

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 499**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 12 september 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 3 september 2014 over de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad op 16 en 17 september te Milaan (Kamerstuk 21 501-33, nr. 498

De vragen en opmerkingen zijn op 4 september 2014 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 10 september zijn ze door hem beantwoord.

De waarnemend voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Sneep

## **I Vragen van de fracties**

### **Vragen van de leden van de VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie hebben kennis genomen van de stukken ten behoeve van de informele Transportraad van 16-17 september en hebben hierover nog een aantal vragen.

*Het Duitse voornemen een tolvignet in te voeren voor personenvervoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496)*

De leden van de VVD-fractie hebben al eerder hun ernstige zorgen geuit over de voornemens van Duitsland om tol te gaan heffen voor buitenlandse automobilisten. Zoals de Minister in haar brief d.d. 27 augustus 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496) inzake de voorgenomen Duitse tolheffing heeft aangegeven, werkt de Europese Commissie momenteel aan de beoordeling van het Duitse plan. Op welke aspecten wordt het voornemen precies beoordeeld en wanneer verwacht de Minister meer duidelijkheid over het eindoordeel? Welke mogelijkheden zijn er nog om invloed uit te oefenen op dit proces? Heeft de Minister al gesproken over concrete vervolgstappen, mocht de Europese Commissie het Duitse voorstel toestaan, met de andere landen die bezwaar hebben gemaakt tegen de beoogde tolheffing, zoals Oostenrijk, Denemarken en Polen? Zo ja, aan welke maatregelen wordt dan gedacht?

Het toepassingsbereik van het vignet ziet op alle wegen, «Bundesautobahnen», «Bundesstraßen» en de lokale wegen waardoor de automobilist geen andere keuze heeft dan om de tol te betalen. Ziet de Minister nog mogelijkheden om in ieder geval de «Gemeinde-», «Kreis-», «Landes-» en «Bundesstraßen» tolvrij te houden?

Is de Minister tevens bereid om ook de voorgenomen uitbreiding met 1.000 km «Bundesstraßen» waarop vanaf juli 2015 ook de «LKW Maut» (tolheffing voor vrachtwagens) verplicht is, die direct ook gevolgen heeft voor de transportsector, ter discussie te stellen? Is al duidelijk welke gebieden in Duitsland het zal betreffen, aangezien de Duitse deelstaten Nordrhein-Westfalen en Niedersachsen voor Nederlandse vervoerders belangrijke regio's zijn?

*Europese regels voor het wegtransport*

De leden van de VVD-fractie maken zich ook zorgen over het verschillend interpreteren van Europese regels voor het wegtransport door de verschillende lidstaten. Recent voorbeeld betreft de boetes in Frankrijk die worden uitgedeeld als chauffeurs slapen in hun cabine. Wat is de mening van de Minister hierover en gaat zij hier actie op ondernemen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

*Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) / Eco-combi's*

Recent kwam in het nieuws dat een proef met eco-combi's in België dreigt te mislukken. De leden van de VVD-fractie zouden graag zien dat Nederlandse eco-combi's in de ons omringende landen kunnen rijden omdat dat goed is voor onze transportsector en onze economie. De leden van deze fractie constateren ook dat er nogal wat haken en ogen aan de proef in België zitten. Heeft haar Belgische ambtsgenoot over dit onderwerp contact met de Minister gezocht, aangezien de eco-combi's in Nederland wel een succes zijn en geen invloed lijken te hebben op de verkeersveiligheid? Is de Minister bereid om – in het kader van de ruimte geven aan de Nederlandse transportsector – met de Belgische Minister

contact te zoeken om hulp aan te bieden bij deze proef, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

#### *Trans-Europees Vervoernetwerk*

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot TEN-T/CEF de vraag hoe Nederland denkt nieuwe bronnen te kunnen aanboren om middelen beschikbaar te krijgen.

#### *Verordening betreffende een raamwerk voor markttoegang voor haven-diensten en financiële transparantie van havens COM (2013) 296 (EU-havenverordening)*

Met betrekking tot de EU-havenverordening hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of de Minister zicht heeft op hoe Europa denkt haast te gaan maken op dit dossier. Hoe ziet de Minister deze verordening als het gaat om de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse havens? De leden van deze fractie hebben de vraag wat de inbreng, inzet en strategie van Nederland is op dit onderwerp.

#### *Luchtvaartontwikkelingen naar aanleiding van vliegramp MH17*

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de Minister dit eerste informele samenzijn – sinds de vliegramp in Oekraïne – met haar Europese collega's ook gaat benutten om aandacht te vragen voor een adequate uitwisseling van gegevens betreffende de veiligheid van vliegroutes. Ook zou aandacht kunnen worden besteed aan eventuele gevolgen van de ramp, zoals financiële tegenslagen door het nemen van extra beveiligingsmaatregelen en langere vliegroutes door noodzakelijk omvliegen. Dit zou wat de leden van de VVD-fractie betreft tevens een goede gelegenheid zijn om met spoed kostenbesparende luchtvaarthervormingen, zoals Single European Sky en de aangepaste passagiersrechten-verordening ter hand te nemen. Deelt de Minister deze opvatting?

#### **Verslag Transportraad 5 juni 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 494)**

De leden van de VVD-fractie lezen met betrekking tot de maten en gewichten van wegvoertuigen dat Nederland het belang van subsidiariteit heeft benadrukt en dat het doel niet was om iedere lidstaat ertoe te verplichten LZV's op hun grondgebied toe te laten, maar om lidstaten hierin een eigen afweging te laten maken. De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister in dat standpunt het economisch belang van Nederland met betrekking tot het gebruik van LZV's heeft laten meewegen. Wat was de reactie van de Minister op de argumenten van lidstaten die zeiden dat LZV's negatieve gevolgen hebben voor verkeersveiligheid en schade aan infrastructuur, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Heeft Nederland aangegeven dat LZV's in Nederland rijden en geen negatieve gevolgen hebben op genoemde aspecten? Tenslotte op dit punt hebben de leden van de VVD-fractie de vraag wanneer en hoe de Minister met de verklaring naar de betreffende Duitse Minister gaat om ervoor te pleiten dat Duitsland LZV's toe gaat staan en hoe groot acht zij de kans dat dat lukt?

De leden van de VVD-fractie lezen over sociale harmonisatie in het wegvervoer dat sommige lidstaten van mening waren dat de oplossing niet moet worden gezocht in protectionistische maatregelen of disproportionele boetes, dat ten onrechte de suggestie zou worden gewekt dat sommige lidstaten bewust sociale voorschriften negeren en dat ze vooral toegevoegde waarde zien in sterkere grensoverschrijdende samenwerking

tussen controlediensten en betere opleiding van inspecteurs. De leden van de VVD-fractie vragen naar het standpunt dat de Minister in deze discussie heeft uitgedragen.

### **Vragen van de leden van de PvdA-fractie**

*Verslag Transportraad 5 juni 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 494)*

De leden van de PvdA-fractie kunnen uit het verslag van de Transportraad van 5 juni niet opmaken wat de Nederlandse inbreng was met betrekking tot de marktordeningsvoorstellen van het vierde spoorpakket en verzoeken de Minister daar nader op in te gaan.

De leden van de PvdA-fractie zijn tevreden met het bereikte resultaat met betrekking tot het toestaan van extra lange vrachtauto's en zijn benieuwd wat de opstelling van België en Duitsland was in dit debat en of de Minister in de marge van de Transportraad met haar Belgische en Duitse collega heeft gesproken over het bilateraal toestaan van extra lange vrachtauto's.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Minister nadere informatie te geven over hoe de dialoog over de sociale harmonisatie in het wegvervoer wordt vervolgd in de Transportraad.

Wat is het standpunt van Nederland met betrekking tot de toepassing van de richtlijn inzake luchthavengelden en wat zijn de implicaties van een mogelijke wijziging voor de Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen?

De leden van de PvdA-fractie zijn voorstanders van vergelijkbare hoogtes van boetes voor verkeersovertredingen binnen de EU en zijn benieuwd of dit standpunt in de Transportraad werd gedeeld.

*Het Duitse voornemen een tolvignet in te voeren voor personenvervoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496)*

De leden van de PvdA-fractie zijn al langere tijd tegenstander van het Duitse voornemen een wegenvignet in te voeren op het Duitse wegennet. De leden van de PvdA-fractie vragen of het Duitse wegenvignet op de informele transportraad aan de orde komt en wat de strategie van de Minister is.

### *Trans-Europees Vervoernetwerk*

De leden van de PvdA-fractie zijn net als de Minister van mening dat de mogelijkheden die bestaan om in tijden van beperkte overheidsbudgetten te investeren in verbeteringen en uitbreidingen van de Europese infrastructuur moeten worden verkend. De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd hoe andere Europese landen hiermee omgaan en vragen de Minister om het standpunt van de andere landen duidelijk terug te koppelen aan de Kamer en hierover met de Kamer in gesprek te gaan.

### **Vragen van de leden van de SP-fractie**

De leden van de SP-fractie hebben kennis genomen van de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad op 16 en 17 september in Milaan. Alvorens daar nadere vragen over te stellen, willen de leden graag ook een nadere toelichting op de vorderingen van de omstreden tolplannen in Duitsland.

Eerder heeft de Oostenrijkse verkeersminister aangegeven desnoods juridische stappen te zetten tegen het Duitse vignet. De leden van de SP-fractie vragen of het kabinet ook dergelijke juridische stappen gaat zetten. Hoe wordt er – naast Oostenrijk – door andere aangrenzende lidstaten aangekeken tegen de tolplannen? Verder vragen deze leden in hoeverre dit de deur openzet voor meer tolvignetten binnen de EU en of dit wenselijk wordt geacht.

#### *Trans-Europees Vervoernetwerk*

De leden van de SP-fractie steunen de lijn dat de uiteindelijke programmering en financiële besluitvorming een nationale aangelegenheid blijven en vragen in hoeverre dit een punt van discussie is binnen de Transportraad. De leden van de SP-fractie willen graag een nadere toelichting op de vraag bij welke specifieke infrastructuurprojecten op dit moment de prioriteiten voor Nederland liggen, als het gaat om het binnenhalen van TEN-T subsidie.

#### *Duurzame, bereikbare en inclusieve steden*

Het bevreemdt de leden van de SP-fractie dat de Omgevingswet (Kamerstukken 33 962) wordt aangehaald als mogelijk voorbeeld van hoe om te gaan met de «European Urban Agenda», terwijl deze wet nog niet eens is behandeld door de Kamer. De leden zouden graag enkele concrete voorbeelden willen krijgen van hoe de «European Urban Agenda» kan bijdrage aan schonere en beter bereikbare steden. Hoe groot is de kans dat de Europese Commissie zich wel een rol toebedeelt, waarbij de commissie zich gaat bemoeien met de invulling van het stedelijk beleid en is het kabinet dan bereid zich hier fors tegen te verzetten?

#### **Vragen van de leden van de CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie constateren dat een zinvolle inbreng amper geleverd kan worden nu de concrete gedetailleerde agenda voor de komende informele Transportraad in Milaan nog niet beschikbaar is. Graag vernemen zij hoe de Kamer wordt betrokken bij de aanpassing van de agenda.

#### *Trans-Europees Vervoernetwerk*

Ten aanzien van de drie voor Nederland van belang zijnde corridors vragen de leden van de CDA-fractie of Nederland de kansen bij projecten op het gebied van vaarwegcapaciteit (sluizen), spoorveiligheid (ERTMS) en Intelligente Transportsystemen (ITS) tijdig en volledig kan benutten. Vooral het uitdiepen van vaarroutes in het IJsselmeer en het verbreden van de Lorentz-sluizen in de Afsluitdijk hebben de bijzondere aandacht van deze leden.

Ook vragen zij wat de gevolgen zijn voor de benodigde budgetten bij toekenning van subsidies en bij afwijzing van deze subsidies aangezien ook de vraag aan de orde zal komen of Nederland middelen zal kunnen mobiliseren om tot de benodigde investeringen in het TEN-T netwerk te komen.

De leden van de CDA-fractie kunnen de genoemde inzet van Nederland onderschrijven. Aanvullend daarop vragen zij aandacht voor blijvende betrokkenheid van (andere) lidstaten en het borgen van tijdig nakomen van afspraken.

*Het Duitse voornemen een tolvignet in te voeren voor personenvervoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496)*

Ten aanzien van het Duitse voornemen om een vignet in te voeren vragen de leden van de CDA-fractie op welke wijze de Kamer wordt betrokken bij het verzet tegen deze plannen.

Ook vernemen zij graag welke stappen gezet gaan worden indien de plannen onverhoopt door gaan, nu de Minister ervoor kiest eerst de stappen van de Europese Commissie af te wachten. De leden van de CDA-fractie vragen of een second opinion op het standpunt van Eurocommissaris Kallas wordt voorbereid.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag het standpunt van de Minister ten aanzien van een mogelijke gedeeltelijke invoer van het vignet, waarbij het vignet niet op regionale wegen en wel op hoofdwegen verplicht wordt.

De leden van de CDA-fractie spreken hun teleurstelling uit over de beantwoording van de door het lid De Rouwe (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu gestelde vragen over tol op wegen in Duitsland (Tweede Kamer 2013–2014, Aangangsels van de Handelingen nr. 2793). Met name het afwijzen van een voorgestelde «Toltop», waarbij de Duitse tol-plannen met betrokken landen wordt besproken, is teleurstellend.

### **Vragen van de leden van de D66-fractie**

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennis genomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad. Zij merken op dat deze geannoteerde agenda rijkelijk laat naar de Kamer is gezonden, en vragen de Minister wat de oorzaak is van deze late toezending. Voorts hebben deze leden nog een aantal vragen over de realisatie van de TEN-T netwerken en het Duitse voornemen voor een tolvignet.

#### *Trans-Europees Vervoernetwerk*

De leden van de D66-fractie constateren dat de logistieke sector belangrijk is voor de Nederlandse economie. Daarom steunen zij de inzet voor het versterken van de TEN-T corridors waarbij de focus ligt op duurzame groei en banen. Zij hebben nog enkele vragen over de inzet van Nederland. Kan de Minister aangeven welke ruimte er is om de TEN-T gelden in te zetten voor onderzoek en innovatie, bijvoorbeeld bij de inzet op Intelligente Transportsystemen (ITS)? In hoeverre kunnen aanvullende manieren van financiering, zoals de genoemde projectobligaties, al in Europese landen en grensoverschrijdend worden ingezet, en welk aanvullend beleid en regelgeving is hier nodig? Tot slot op dit punt vragen deze leden in hoeverre er ruimte is voor nationale overheden om in het kader van TEN-T aangevraagde gelden ook buiten de TEN-T corridors in te zetten en in hoeverre dit de laatste jaren in Nederland en andere landen ook is gebeurd, en in hoeverre dit een belemmering is geweest in het afstemmen van investeringen.

#### *Het Duitse voornemen een tolvignet in te voeren voor personenvervoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496)*

De leden van de D66-fractie hebben al eerder hun zorgen geuit over de gevolgen van het Duitse voornemen om tol te heffen op buitenlandse auto's. Kan de Minister aangeven op welke termijn zij duidelijkheid verwacht van de Europese Commissie over de rechtsgeldigheid van deze maatregel en wat zij in de tussentijd gaat doen? Kan de Minister iets zeggen over een mogelijk compromis op dit dossier? In hoeverre zet de

Minister ook in op Europese afstemming over dit soort maatregelen, om te voorkomen dat automobilisten straks bij een reis door Europa de hele voorruit moeten volplakken met vignetten?

## II Reactie van de Minister

In het Schriftelijk Overleg van 4 september 2014 over de Informele Transportraad van 16 en 17 september zijn een aantal vragen aan de Minister voorgelegd. Onderstaand treft u hierop mijn antwoorden aan, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De leden van de VVD informeerden naar **het Duitse voornemen een tolvignet in te voeren voor personenvoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496)**.

De leden van de VVD-fractie vragen op welke aspecten het Duitse voornemen om een vignet in te voeren voor personenvoertuigen wordt beoordeeld door de Europese Commissie en op welke termijn duidelijkheid zal zijn over het eindoordeel.

Dit dossier heeft steeds mijn persoonlijke aandacht. Direct na het bekendmaken van zijn voornemens op 7 juli jl., heb ik Minister Dobrindt gesproken en daarbij aangegeven tegen de invoering van het vignet te zijn, vanwege de ongewenste effecten in grensregio's en het feit dat het Duitse ingezetenen voor het vignet worden gecompenseerd.

Voor vignetten voor personenvoertuigen zijn geen Europese regels. De Europese Commissie heeft in 2012 een mededeling gepubliceerd met richtsnoeren voor het invoeren van vignetten. Uw Kamer is hierover geïnformeerd bij brief van 25 juni 2012 (Kamerstuk 22 112, nr. 1432). De richtsnoeren zien met name toe op de volgende punten:

- De beschikbaarheid van evenredig geprijsde vignetten (zowel korte als lange termijn).
- Behoorlijke en eenvoudige toegang tot informatie, ook voor de niet-ingezetenen, occasionele gebruikers, over welke voertuigen vignetplichtig zijn, op (welke onderdelen van) de weginfrastructuur het vignet betrekking heeft, de types vignetten, de geldigheid en tarieven van de vignetten en de verkooppunten en boetes.
- De wijze van inning en betaling, met een ruim scala aan betaalmogelijkheden, ook voor niet-ingezetenen.
- Passende handhavingpraktijken waarbij ingezetenen en niet-ingezetenen gelijk worden behandeld (niet alleen bij grensovergangen waar vaak niet-ingezetenen worden betrapt die voor het eerst de vignetverplichting overtreden), met boetes die evenredig zijn met die voor andere verkeersovertredingen en die een juiste weergave zijn van het sanctie-element. Een nationaal systeem conform deze richtsnoeren ziet de Commissie als in overeenstemming met de EU-beginselen.

Het voorgenomen vignet hangt nauw samen met de voorgenomen verlaging van de Duitse mrb (Kfz-Steuer), die als doel heeft dat de Duitse inwoners niet zwaarder belast worden door de invoering van het vignet. De Europese Commissie heeft aangegeven dat wijzigingen in het belastingstelsel betreffende voertuigen, welke ondernomen worden in de bredere context van het introduceren van wegbeprijzing om de financiering van infrastructuur veilig te stellen, niet specifiek gericht zouden moeten zijn op de discriminatie van buitenlandse voertuigen. Ook dat aspect zal de Europese Commissie dus betrekken in haar overwegingen. Op dit moment is niet te voorzien wanneer de zienswijze van de Europese Commissie beschikbaar zal zijn. Hiervoor moet eerst de nadere uitwerking



van de Duitse uitgangspunten plaatsvinden, welke Minister Dobrindt op 7 juli 2014 gepresenteerd heeft.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of er mogelijkheden zijn om nog invloed uit te oefenen op dit proces, of ik al gesproken heb over concrete vervolgstappen met andere landen die bezwaar maken, mocht de Europese Commissie het Duitse voorstel toestaan en zo ja, aan welke maatregelen wordt gedacht.

Vanzelfsprekend volg ik de berichtgeving op de voet en blijf ik in contact met mijn Duitse collega om zo aandacht te blijven vragen voor mijn zorgen. Ik heb in de tussentijd contact gehad met mijn collega in Oostenrijk, die twijfelt over de toelaatbaarheid van het Duitse voorstel. Om duidelijkheid te verkrijgen, heb ik voorts ook Eurocommissaris Kallas gevraagd na te gaan of deze maatregel en de uitwerking ervan verenigbaar is met EU recht. De zienswijze van de Europese Commissie over het Duitse voornemen en de nadere uitwerking hiervan, zal voor mij zwaarwegend zijn bij het overwegen van verdere stappen.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of ik mogelijkheden zie om de «Gemeinde-», «Kreis-», «Landes-» en «Bundesstraßen» tolvrij te houden. Het toepassingsbereik van het vignet maakt deel uit van de uitgangspunten die Bondsminister Dobrindt op 7 juli 2014 heeft gepresenteerd. In mijn gesprek met Minister Dobrindt, waarover ik u geïnformeerd heb bij brief van 27 augustus 2014, heb ik nadrukkelijk gewezen op de bijzonder negatieve effecten van de heffing voor Nederlandse automobilisten, met name voor mensen die in de grensregio wonen. Met dit vignet wordt een nieuwe belemmering gecreëerd voor het verkeer tussen beide landen en ik vind dit zeer ongewenst. Minister Dobrindt gaf aan de Nederlandse argumenten te begrijpen.

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie of ik bereid ben de voorgenomen uitbreiding van de zogenaamde LKW Maut (tolheffing voor vrachtwagens) met 1.000 km, ter discussie te stellen en of al duidelijk is welke gebieden in Duitsland het zal betreffen, nu de Duitse deelstaten Nordrhein-Westfalen en Niedersachsen voor Nederlandse vervoerders belangrijke regio's zijn?

De voorgenomen uitbreiding van 1.000 km is voorzien voor 1 juli 2015. Ik heb op dit moment geen inzicht in waar de 1.000 km erbij komt, maar deze zal naar verwachting betrekking hebben op Nordrhein-Westfalen en Niedersachsen. Een overzicht van het huidige netwerk voor de LKW-Maut is weergegeven in <http://www.mauttabelle.de/maut.html>. Zowel deze uitbreiding als ook de uitbreiding van het toepassingsbereik naar vrachtwagens vanaf 7,5 ton, zijn voorzien in samenhang met een verlaging van de tarieven voor de LKW Maut. Minister Dobrindt is daarnaast voornemens in 2018 ook de Bundesfernstrassen toe te voegen aan het LKW Maut netwerk. Hierbij staat voorop dat alle vervoerders, ongeacht «nationaliteit» dezelfde prijs moeten betalen voor het rijden op de Duitse wegen, dit werkt dus niet verstoring voor het «level playing field». In Nederland geldt overigens het Eurovignet voor vrachtwagens boven de 12 ton die over de autosnelweg rijden. Het vignet is ingevoerd voor Nederland, Zweden, Denemarken, België en Luxemburg. Hoewel de Duitse uitbreiding daarom een verzwaring van de kosten voor de transportsector betekent, vraagt ook Nederland van de Duitse transportsector een bijdrage voor het gebruik van het wegennet. Dit is anders waar het personenvervoer betreft en het Duitse voornemen hiervoor een vignet in te voeren. In mijn gesprek met Minister Dobrindt, heb ik daarom de nadruk gelegd op mijn bezwaren betreffende het voorgenomen vignet voor personenauto's.



**De leden van de PvdA informeren naar Het Duitse voornemen een tolignet in te voeren voor personenvoertuigen. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496)**

De leden van de PvdA vragen of het Duitse wegenvignet op de informele transportraad aan de orde komt en wat mijn strategie is.

Het Duitse wegenvignet betreft een nationaal beleidsvoornemen, dat niet als zodanig geagendeerd wordt op de informele transportraad. En marge van de discussie over de TEN-T en financiering van infrastructuur is het mogelijk dat de Duitse plannen voor personenvervoer en de uitbreiding van de LKW Maut worden genoemd als voorbeeld van financieringswijze. Ik vind het onwenselijk dat lidstaten nieuwe barrières introduceren voor het grensoverschrijdend verkeer. Ik vind het evenwel aan de Lidstaten om te bezien op welke wijze financiering van infrastructuurprojecten het meest kosteneffectief en politiek wenselijk is, mits dit binnen de Europese kaders plaatsvindt.

**De leden van de SP vragen een nadere toelichting op de vorderingen van de omstreden tolplannen in Duitsland.**

Zowel in Nederland als in Duitsland zelf is het Duitse voornemen aanleiding tot discussie en krijgt het veel (media)aandacht. Op dit moment ben ik door de Duitse regering echter niet op de hoogte gebracht van vorderingen inzake de Duitse plannen.

De leden van de SP-fractie vragen verder of het Kabinet juridische stappen gaat zetten tegen het Duitse vignet. Ik verwijs hier graag naar mijn antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie over concrete vervolgstappen. Verder vragen de leden van de SP-fractie hoe er door andere aangrenzende lidstaten dan Oostenrijk, tegen de tolplannen wordt aangekeken. Vooralsnog is er contact geweest met enkele buurlanden.

Ook zij volgen de verdere uitwerking van het Duitse plan en zijn vooralsnog terughoudend in hun oordeel hierover.

Tot slot vragen de leden van de SP-fractie in hoeverre dit de deur opent voor meer tolvignetten binnen de EU en of dit wenselijk wordt geacht.

Zoals ik in mijn antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie heb aangegeven, bestaat nu alleen een mededeling van de Europese Commissie uit 2012 met richtsnoeren voor de invoering van vignetten. In zoverre hebben alle lidstaten dezelfde mogelijkheid om een vignet in te stellen. Voor wat betreft de wenselijkheid verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag van de leden van de PvdA-fractie over mijn strategie.

**De leden van de CDA informeren naar het Duitse voornemen een tolignet in te voeren voor personenvoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496).**

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de Kamer wordt betrokken bij het verzet tegen de Duitse plannen. Ik heb Uw Kamer meermalen toegezegd dat zij geïnformeerd wordt over ontwikkelingen inzake de Duitse tol. Dit is ook meerdere keren gedaan. De leden van de CDA-fractie vragen verder welke stappen gezet gaan worden indien de plannen onverhoopt doorgaan, nu eerst de stappen van de Europese Commissie worden afgewacht en of er een second opinion op het standpunt van Eurocommissaris Kallas wordt voorbereid. Ik heb met Minister Dobrindt afgesproken dat wij in contact blijven over de Duitse plannen en dat hij ons informeert over de verdere uitwerking van die plannen. In eerste instantie is het aan de Europese Commissie om nationale beleidsvoornemens van de lidstaten te bezien op overeenstemming met EU recht. Aan Eurocommissaris Kallas heb ik zoals aangegeven in mijn brief van 27 augustus 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr.

496) hiervoor aandacht gevraagd. Afhankelijk van de nadere uitwerking en de zienswijze van de Europese Commissie hierop, zal ik mij beraden op verdere stappen.

Tot slot informeren de leden van de CDA-fractie naar mijn standpunt ten aanzien van een mogelijke gedeeltelijke invoer van het vignet, waarbij hoofdwegen en niet regionale wegen verplicht worden. Zoals ik heb aangegeven, heb ik grote bezwaren tegen het voornemen van Minister Dobrindt om een vignet in te stellen voor personenauto's zowel voor het gebruik van snelwegen als lokale wegen. Met het toevoegen van de lokale wegen moet ook voor het lokale verkeer in de grensregio's, het vignet worden aangeschaft. Voor een boodschap of een familiebezoek over de grens werpt dit een drempel op. Het invoeren van een vignet betekent hoe dan ook een lastenverzwaring voor buitenlanders, terwijl de Duitse burger de invoering van het vignet gecompenseerd ziet in een lagere motorrijtuigenbelasting. Indien lokale wegen daarop uitgezonderd worden, betekent dit geen kostenverzwaring voor het lokale en regionale verkeer in de grensregio's, hetgeen ik uiteraard alleen maar kan toejuichen. Ik blijf echter tegen het vignetvoornemen als geheel.

De leden van D66 informeren naar **het Duitse voornemen een tolvignet in te voeren voor personenvoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496).**

De leden van de D66-fractie vragen op welke termijn duidelijkheid wordt verwacht over de rechtsgeldigheid van de Duitse maatregel en wat ik in de tussentijd ga doen. Zoals ik reeds de leden van de VVD-fractie over deze vraag antwoordde, is op dit moment niet te voorzien wanneer de zienswijze van de Europese Commissie beschikbaar zal zijn. Hiervoor moet eerst de nadere uitwerking van de Duitse uitgangspunten plaatsvinden, welke Minister Dobrindt op 7 juli 2014 gepresenteerd heeft. Zoals ik uw Kamer in mijn brief van 27 augustus 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 496) heb geïnformeerd blijf ik in contact met Minister Dobrindt. Ik heb ook Eurocommissaris Kallas gevraagd na te gaan of deze maatregel en de uitwerking ervan verenigbaar is met EU recht. Ik blijf de ontwikkelingen in Duitsland met aandacht volgen en zal de voortgang hiervan waar nodig afstemmen met de andere buurlanden van Duitsland.

De leden van de D66-fractie informeren naar een mogelijk compromis op dit dossier. Op dit moment loopt de discussie nog volop in Duitsland. Het is daarom moeilijk te voorzien wat het definitieve wetsontwerp van Minister Dobrindt zal inhouden. Tot slot vragen de leden van de D66-fractie naar mijn inzet op Europese afstemming over dit soort maatregelen. Ik stel vast dat nu reeds meerdere landen vignetten kennen voor vracht- en of personenvervoer. Dit is voor de gemiddelde toerist geen vreemd fenomeen. Ik vind het belangrijk dat daarbij de overeenstemming met het EU recht wordt gewaarborgd en dat de buitenlandse gebruikers van het desbetreffende wegennet niet onevenredig of discriminerend worden getroffen. Hiervoor heeft de Europese Commissie in 2012 een mededeling gepubliceerd met richtsnoeren, waarover uw Kamer geïnformeerd is bij brief van 25 juni 2012 (Kamerstuk 22 112, nr. 1432). Ik vind het verder aan de lidstaten om te bezien op welke wijze van financiering van infrastructuurprojecten het meest kosteneffectief en politiek wenselijk is.

De leden van de VVD informeren naar **Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) / Eco-combi's.** De leden van de VVD vragen of mijn Belgische ambtsgeenoot contact met mij heeft gezocht, aangezien de ecocombi's in Nederland wel een succes zijn en geen invloed lijken te hebben op de verkeersveiligheid. Allereerst wil ik opmerken dat het

gebruik van LZV's in België een gewestelijke bevoegdheid betreft, en dat de huidige proef zich enkel beperkt tot Vlaanderen. Mijn nieuwe Vlaamse collega heeft tot op heden geen contact met mij gezocht, doch ik ben bereid om met hem contact op te nemen. Ik wil benadrukken dat België in de onderhandelingen in de Raad over de herziening van de richtlijn maten en gewichten zich actief heeft opgesteld om grensoverschrijdend vervoer met LZV's mogelijk te maken. Ik heb dan ook goede hoop dat met Vlaanderen afspraken gemaakt kunnen worden voor een grensoverschrijdend proefproject met LZV's.

De leden van de VVD-fractie hebben naar aanleiding van het **Verslag van de Transportraad 5 juni 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 494)** enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Minister het economisch belang van Nederland met betrekking tot het gebruik van LZV's heeft laten meewegen in het Nederlandse standpunt. Welke reactie had de Minister op argumenten van lidstaten die zeiden dat LZV's negatieve gevolgen hebben voor verkeersveiligheid en schade aan infrastructuur.

Nederland heeft in de Raad benadrukt dat het gebruik van LZV's in Nederland al vele jaren een groot succes is, zowel uit milieuoogpunt als op economische gronden, en dat geen sprake is van negatieve effecten op de verkeersveiligheid. Nederland heeft voorts benadrukt een groot voorstander te zijn van het grensoverschrijdend gebruik met LZV's en het belang van juridische zekerheid hieromtrent.

Ten slotte op dit punt hebben de leden van de VVD-fractie de vraag wanneer en hoe de Minister met de verklaring naar de betreffende Duitse Minister gaat om ervoor te pleiten dat Duitsland LZV's toe gaat staan en hoe groot acht zij de kans dat dat lukt?

Het gebruik van LZV's is reeds eerder in diverse gesprekken met mijn Duitse collega aan bod gekomen, doch de meningen in Duitsland zijn verdeeld en voorts is het een aangelegenheid waarin de deelstaten een doorslaggevende stem hebben. Ik acht de kans dan ook niet groot dat op korte termijn met Duitsland afspraken gemaakt kunnen worden over het gebruik van LZV's grensoverschrijdend.

De leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd wat de opstelling van België en Duitsland was in het debat over LZV's en of de Minister in de marge van de Transportraad met haar Belgische en Duitse collega heeft gesproken over het bilateraal toestaan van extra lange vrachtauto's.

België en Nederland zijn samen opgetrokken in de onderhandelingen in de Raad om grensoverschrijdend vervoer met LZV's mogelijk te maken. Duitsland heeft zich in deze discussie afzijdig gehouden, maar kon wel instemmen met de verklaring die door de Commissie is opgesteld. Ik was niet aanwezig op de Transportraad en heb mijn Belgische en Duitse collega derhalve niet in de marge kunnen spreken.

De leden van de VVD-fractie informeren naar **de Luchtvaartontwikkelingen naar aanleiding van vliegramp MH17**. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister de Informele Transportraad ook gaat benutten om aandacht te vragen voor een adequate uitwisseling van gegevens betreffende de veiligheid van vliegroutes en de eventuele gevolgen van de ramp, zoals financiële tegenslagen door het nemen van extra beveiligingsmaatregelen en langere vliegroutes door noodzakelijk omvliegen. De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister de opvatting deelt dat nu het moment is om met spoed kostenbesparende luchtvaarthervormingen, zoals Single European Sky en de aangepaste passagiersrechten-verordening ter hand te nemen.

Natuurlijk zal ik tijdens de informele Transportraad stil staan bij de ramp van vlucht MH17. Ik zal aandacht vragen voor het belang van maatregelen om de kans op een vergelijkbare ramp te verkleinen.

In mijn brief van 2 september jl. schets ik de ontwikkelingen in de luchtvaart sinds de ramp (Kamerstuk 33 997, nr. 15). Daarin geef ik aan dat op initiatief van de VN-organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) internationaal wordt gewerkt aan de wijze waarop de veiligheid van de burgerluchtvaart boven conflictgebieden kan worden verbeterd.

Ik zal er in de contacten met mijn Europese collega's op aandringen de resultaten vanuit ICAO te ondersteunen en aanbevelingen te implementeren.

Het is op dit moment te vroeg om inzicht te hebben in eventuele financiële gevolgen van nieuwe internationale afspraken of maatregelen. Inhoudelijke discussie hierover zal niet eerder plaatsvinden dan wanneer de aanbevelingen bekend zijn vanuit zowel het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid als uit het door ICAO geïnitieerde traject. Wanneer de aanbevelingen uit het ICAO traject bekend zijn zal volgen uit het werkprogramma dat voor ligt ter besluitvorming in de ICAO Council op 27 oktober 2014.

Dat neemt niet weg dat ik me inzet om zoveel mogelijk voortgang te maken in trajecten die kosten kunnen besparen in de luchtvaart. Zo blijft Nederland zich actief inzetten om de *Single European Sky* te realiseren

De leden van de PvdA-fractie vragen naar aanleiding van het ***Verslag van de Transportraad 5 juni 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 494)*** wat de Nederlandse inbreng was met betrekking tot de marktordeningvoorstellen van het vierde spoorpakket tijdens de Transportraad van 5 juni 2014.

Tijdens de Transportraad van 5 juni jl. stonden de marktopeningvoorstellen van het 4<sup>e</sup> spoorpakket niet geagendeerd en deze voorstellen zijn tijdens de Transportraad van 5 juni jl. ook niet behandeld. Er is dan ook geen Nederlandse inbreng op deze voorstellen geweest. Op deze Transportraad stond alleen besluitvorming over een politiek akkoord over de drie voorstellen van de zogenaamde technische pijler van het 4<sup>e</sup> spoorpakket geagendeerd, i.e. voorstellen over resp. interoperabiliteit, spoorwegveiligheid en het Europees spooragentschap. Onder het huidige Italiaans EU Voorzitterschap zullen op de komende Transportraad van 8 oktober a.s. de marktordeningvoorstellen van het 4<sup>e</sup> spoorpakket voor de eerste maal worden geagendeerd. Er zal dan een politiek debat over deze voorstellen plaatsvinden.

De leden van de SP-fractie vragen naar het op de Informele Transportraad geagendeerde thema **Duurzame, bereikbare en inclusieve steden**. De leden van de SP-fractie zouden graag concrete voorbeelden willen krijgen van hoe de «European Urban Agenda» kan bijdragen aan schonere en beter bereikbare steden. Daarbij vragen de SP-fractie leden zich af hoe groot de kans is dat de Europese Commissie zich wel een rol toebedeelt, waarbij de commissie zich gaat bemoeien met de invulling van het stedelijk beleid en is het kabinet dan bereid zich hier fors tegen te verzetten?

Op dit moment vindt er over de invulling van de «European Urban Agenda» een brede consultatie plaats, naar verwachting komen de eerste voorstellen van de invulling pas volgend jaar. Nederland ziet geen regulerende rol voor de Commissie bij de invulling van het stedelijk beleid, maar wel als het gaat om het uitwisselen van «best practices» en

het komen tot gezamenlijke kaders voor effectieve financiering. Wat Nederland betreft zou de Omgevingswet zo'n «best practice» kunnen worden. De inbreng van Nederland aan deze consultatie over de Urban Agenda zal later dit jaar aan de Tweede Kamer gestuurd worden. Wellicht is dan ook meer bekend over de rol van de Europese Commissie hierin.

Overigens zal de lunchpresentatie zich naar het laat aanzien verder niet ingaan op deze Urban Agenda, maar focussen op stedelijke mobiliteit. Met betrekking hiertoe heeft de Europese Commissie in december 2013 reeds de mededeling «Samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem» (COM(2013)913) uitgebracht. Deze mededeling beperkt zich tot maatregelen met een niet-bindend karakter, zoals het komen tot handreikingen voor planvorming door decentrale overheden en uitwisseling van kennis. Nederland ondersteunt deze aanpak.

De leden van de VVD-fractie vragen naar de **Verordening betreffende een raamwerk voor markttoegang voor havendiensten en financiële transparantie van havens COM (2013) 296 (EU-havenverordening)**.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister zicht heeft op hoe Europa denkt haast te gaan maken op dit dossier en de visie van de Minister van deze verordening in relatie tot de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse havens. De leden van de VVD-fractie vragen ook wat de inbreng, inzet en strategie van Nederland is op dit onderwerp.

Onder het Litouwse en Griekse voorzitterschap is de besluitvorming over de voorgestelde EU Havenverordening inderdaad traag verlopen. In de Transportraad van juni 2014 is daarover een voortgangsrapport ter tafel gebracht. Het Italiaanse voorzitterschap heeft de behandeling sinds 1 juli 2014 voortvarend ter hand genomen. De planning is gericht op een algemene oriëntatie in de Transportraad op 8 oktober 2014. Daarna zou het Italiaanse voorzitterschap de discussie snel kunnen afronden. Vòòr de verkiezingen van het Europees parlement is de behandeling in het parlement opgeschort. Er ligt een concept rapport (november 2013) van het Europees parlement, hier is echter nog niet over gestemd. In de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 8 oktober 2014 verwachten we nader in te kunnen gaan op inbreng en inzet van Nederland.

Inmiddels is besloten dat de rapporteur van het Europees parlement na de verkiezingen zijn werk kan voortzetten. Naar verluid zou deze, voorstellen willen ontwikkelen voor de aanpak van de concurrentieverstorende staatssteun. De voorgestelde EU-havenverordening schrijft slechts financiële transparantie voor.

De leden van de VVD-fractie vragen **met betrekking tot TEN-T/CEF** hoe Nederland denkt nieuwe bronnen te kunnen aanboren om middelen beschikbaar te krijgen.

Naast subsidies als gangbare bron biedt de Faciliteit Europese verbindingen ook de mogelijkheid om als nieuwe bron financiële instrumenten zoals projectobligaties in te zetten. Deze instrumenten die werken als een garantstelling zijn alleen bij PPS-projecten in te zetten, waarbij de beslissing tot inzet bij de private partij ligt. Ik zal zeker PPS-projecten naar voren brengen voor Europese ondersteuning en de private partijen actief wijzen op de mogelijkheden.

De leden van de PvdA-fractie zijn **met betrekking tot TEN-T/ CEF** net als de Minister van mening dat de mogelijkheden die bestaan om in tijden van beperkte overheidsbudgetten te investeren in verbeteringen en uitbreidingen van de Europese infrastructuur moeten worden verkend. De

leden van de PvdA-fractie zijn benieuwd hoe andere Europese landen hiermee omgaan en vragen de Minister om het standpunt van de andere landen duidelijk terug te koppelen aan de Kamer en hierover met de Kamer in gesprek te gaan.

In het verslag van de informele transportraad in Milaan zal ik hiervan een beeld geven.

De leden van de SP-fractie vragen in het kader van **TEN-T/ CEF** in hoeverre het Nederlandse standpunt dat de uiteindelijke programmering en financiële besluitvorming een nationale aangelegenheid is, een punt van discussie is binnen de Transportraad. Ook krijgen de leden van de SP-fractie graag een nadere toelichting bij welke specifieke infrastructuurprojecten op dit moment de prioriteiten voor Nederland liggen, als het gaat om het binnenhalen van TEN-T subsidie.

Naar verwachting zullen alle lidstaten terughoudend zijn in een te sterke rol van de werkplannen van de Europese coördinatoren en van de uitvoeringshandelingen die de Commissie hierop kan baseren. De Nederlandse prioriteiten voor de gehele periode liggen op het gebied van infrastructuur voor spoor en scheepvaart, innovatie en verduurzaming. Voor de eerstvolgende oproep zal de nadruk naar verwachting liggen op sluizen en vaarwegen, ERTMS en ITS.

De leden van de CDA-fractie vragen **in het kader van TEN-T/CEF** of Nederland ten aanzien van de drie voor Nederland van belang zijnde corridors de kansen bij projecten op het gebied van vaarwegcapaciteit (sluizen), spoorveiligheid (ERTMS) en Intelligente Transportsystemen (ITS) tijdig en volledig kan benutten.

De leden van de CDA- fractie vragen ook wat de gevolgen zijn voor de benodigde budgetten bij toekenning van subsidies en bij afwijzing van deze subsidies aangezien ook de vraag aan de orde zal komen of Nederland middelen zal kunnen mobiliseren om tot de benodigde investeringen in het TEN-T netwerk te komen.

De leden van de CDA- vragen aanvullend aandacht voor blijvende betrokkenheid van (andere) lidstaten en het borgen van tijdig nakomen van afspraken.

De maximale subsidiepercentages voor de genoemde projecten variëren van 20 tot 50%. Hoewel de omvang van de oproep naar verwachting meer dan 10 miljard euro zal bedragen is te voorzien dat er sterke concurrentie tussen projecten zal optreden. Afhankelijk van de kwaliteit van de voorstellen (kosten-baten beeld, rijpheid, Europese toegevoegde waarde) zullen zeker projecten worden afgewezen of een lager percentage ontvangen. Bij de voorgenomen aanvragen – voor zover nu is te overzien – is in de meeste gevallen nog geen subsidie ingeboekt.

De nieuwe TEN-T *governance* structuur met Europese coördinatoren, forums en werkplannen is precies gericht op het goed kunnen maken en volgen van afspraken over investeringen. Nederland zal hierbij aandacht vragen voor blijvende betrokkenheid van lidstaten.

De leden van de D66-fractie vragen **in het kader van TEN-T/ CEF** of de Minister kan aangeven welke ruimte er is om de TEN-T gelden in te zetten voor onderzoek en innovatie, bijvoorbeeld bij de inzet op Intelligente Transportsystemen (ITS)? In hoeverre kunnen aanvullende manieren van financiering, zoals de genoemde projectobligaties, al in Europese landen en grensoverschrijdend worden ingezet, en welk aanvullend beleid en regelgeving is hier nodig? Tot slot op dit punt vragen de D66-fractie leden in hoeverre er ruimte is voor nationale overheden om in het kader van TEN-T aangevraagde gelden ook buiten de TEN-T corridors in te zetten en



in hoeverre dit de laatste jaren in Nederland en andere landen ook is gebeurd, en in hoeverre dit een belemmering is geweest in het afstemmen van investeringen.

In het programma is expliciet ruimte voor innovatieve oplossingen zoals intelligente transportsystemen voor alle modaliteiten. Hierbij gaat het overigens alleen om realisatie of eventueel planstudies, maar niet om studieprojecten. Deze vallen onder het Horizon2020 programma.

Er zijn voor zover bekend geen juridische belemmeringen voor de toepassing van nieuwe financiële instrumenten; de beperkte toepassing tot dusverre ligt volgens de Europese Commissie eerder bij gebrek aan ervaring en onzekerheid over de baten bij private partijen. Bovendien bevinden we ons nog in een proeffase die pas in 2013 is gestart.

In de afgelopen decennia was er sprake van één Trans-Europees vervoernetwerk zonder identificatie van een kernnetwerk en corridors op dit kernnetwerk. Belangrijk pluspunt van de TEN-T aanpak sinds 2014 is de focus in de aanwending van EU-middelen op infrastructuur die Europese meerwaarde heeft: de EU-middelen bedragen immers slechts enkele procenten van de benodigde investeringen in transportinfrastructuur tot 2020. Ik ben dan ook blij dat in de nieuwe regelgeving 95% van de EU-gelden is gereserveerd voor investeringen op het kernnetwerk. Hierbij maakt het overigens volgens de spelregels niet uit of een investering op een corridor ligt of elders op het kernnetwerk.

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over het verschillend interpreteren van **Europese regels voor het wegtransport** door de verschillende lidstaten. Recent voorbeeld betreft de boetes in Frankrijk die worden uitgedeeld als chauffeurs slapen in hun cabine. Wat is de mening van de Minister hierover en gaat zij hier actie op ondernemen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Voorts lazen de leden van de VVD-fractie over sociale harmonisatie in het wegvervoer dat sommige lidstaten van mening waren dat de oplossing niet moet worden gezocht in protectionistische maatregelen of disproportionele boetes, dat ten onrechte de suggestie zou worden gewekt dat sommige lidstaten bewust sociale voorschriften negeren en dat ze vooral toegevoegde waarde zien in sterkere grensoverschrijdende samenwerking tussen controlediensten en betere opleiding van inspecteurs. De leden van de VVD-fractie vragen naar het standpunt dat de Minister in deze discussie heeft uitgedragen.

De leden van de PvdA-fractie verzoeken de Minister nadere informatie te geven over hoe de dialoog over de sociale harmonisatie in het wegvervoer wordt vervolgd in de Transportraad. Ik heb nog geen zicht wanneer dit onderwerp een vervolg krijgt in de Transportraad.

In mijn brief van 27 februari 2013 heb ik u reeds meegedeeld, dat ik vooralsnog in wil zetten op een eenduidige interpretatie en handhaving van de huidige cabotage- en aanverwante voorschriften. Inmiddels kan ik u melden dat en marge van de vergadering van de Transportraad van 5 juni jl. de voor transport verantwoordelijke Ministers van Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland Griekenland, Luxemburg, Nederland, Portugal en Spanje in bredere zin overeenstemming hebben bereikt over een verklaring, gericht aan de Europese Commissie, inzake eerlijke marktcondities in de transportsector. In deze verklaring wordt gewezen op een gebrek aan duidelijkheid van de in het transport van toepassing zijnde Europese regels en de aanleiding die dit kan geven tot oneerlijke concurrentie. De betrokken Ministers spreken uit de harmonisatie van de handhaving en verbetering van de



grensoverschrijdende samenwerking van inspectiediensten met het oog hierop te steunen.

De verklaring bevat voorts onder andere een oproep aan de Europese Commissie om de omvang van illegale praktijken in de wegtransportsector te beoordelen en te evalueren en de bestaande regels zo nodig te verduidelijken om oneerlijke concurrentie te voorkomen. Ook bevat de verklaring de oproep aan de Europese Commissie te zorgen voor effectieve naleving van artikel 45 van de Treaty on the Functioning of the European Union en van de Detacheringsrichtlijn.

In de verklaring is dus zowel aandacht voor de interpretatie en handhaving van de voorschriften, als voor de sociale condities in de transportsector. Voor mij en de overige Ministers vormt deze verklaring het uitgangspunt voor de gesprekken, die wij zullen voeren met de nieuwe leden van de Europese Commissie.

De leden van de D66 fractie merken op dat de geannoteerde agenda laat naar de Tweede Kamer is gestuurd en vragen de Minister wat de oorzaak is van deze late toezending. Ik betreur het dat ik de geannoteerde agenda niet volgens de gangbare termijnen naar u heb toegestuurd.

De leden van de PvdA fractie vragen naar het Nederlandse standpunt **met betrekking tot de toepassing van de richtlijn inzake luchthavengelden**. Wat zijn de implicaties van een mogelijke wijziging voor de Nederlandse luchthavens en luchtvaartmaatschappijen? Op dit moment is nog niet bekend of en wanneer er een wijziging komt van de EU richtlijn over luchthavengelden. Het Commissierapport over de toepassing van de EU richtlijn over luchthavengelden gaat in op enkele aandachtspunten, grote knelpunten zijn er vooralsnog niet. Voor Nederland geldt dat onze nationale regels in lijn zijn met de EU richtlijn over luchthavengelden. In Nederland zijn we momenteel bezig met een herziening van onze nationale regels van de luchthavengelden van Schiphol. Deze herziening voldoet ook aan de basiseisen die de EU richtlijn over luchthavengelden voorschrijft.

De leden van de PvdA-fractie zijn voorstanders van **vergelijkbare hoogtes van boetes voor verkeersovertredingen binnen de EU** en zijn benieuwd of dit standpunt in de Transportraad wordt gedeeld. Voor zover bekend staat dit punt niet geagendeerd op de Transportraad.

De leden van de CDA fractie horen graag hoe de Kamer betrokken zal worden bij de aanpassing van de agenda van de Informele Transportraad. Het Italiaans voorzitterschap heeft planning, beleid en financiering van TEN-T geagendeerd en een verzorgt een presentatie over het thema stedelijk mobiliteit. Eerder was bekend dat de laatste genoemde presentatie zou gaan over de duurzame, bereikbare steden. Inmiddels is dit veranderd in het thema stedelijke mobiliteit. Mocht de agenda op andere belangrijke delen wijzigen dan zal ik uw Kamer hierover schriftelijk informeren.