

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

## Nr. 303

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD) en Leegte (VVD).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Karabulut (SP), Agema (PVV), El Fassed (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD) en Lodders (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Albayrak (PvdA), Verburg (CDA), voorzitter, Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Nicolaï (VVD), Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), De Roon (PVV), Jansen (SP), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Nieuwenhuizen (VVD), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Hachchi (D66) en Dijkhoff (VVD).

Plv. leden: Irrgang (SP), Dijkgraaf (SGP), Jacobi (PvdA), Haverkamp (CDA), Bruins Slot (CDA), Omtzigt (CDA), Azmani (VVD), Samsom (PvdA), Timmermans (PvdA), Elissen (PVV), Hennis-Plasschaert (VVD), Thieme (PvdD), Voordewind (ChristenUnie), Driessen (PVV), Dijkers (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Veldhoven (D66), Van Tongeren (GroenLinks), Pechtold (D66), Huizing (VVD) en Kortenoeven (PVV).

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 december 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Europese Zaken<sup>2</sup> hebben op 30 november 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 november 2010 over de Transportraad 2 december 2010 (21 501-33, nr. 301);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 oktober 2010 inzake het verslag schriftelijk overleg inzake de geannoteerde agenda Transportraad 15 oktober 2010 (21 501-33, nr. 297);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 november 2010 met het antwoord op het verzoek van de commissie naar aanleiding van het AO Transportraad d.d. 19 september 2010 inzake handhaving passagiersrechten (21 501-33, nr. 298);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 26 oktober 2010 over de stand van zaken implementatie Europese richtlijnen en kaderbesluiten in derde kwartaal 2010 (21 109, nr. 197);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 19 oktober 2010 inzake Fiche inzake Mededeling Mariene kennis 2020 (22 112, nr. 1066);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 27 oktober 2010 inzake Fiche: richtlijn en mededeling herziening eerste spoorpakket (22 112, nr. 1073);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 november 2010 over verslag Transportraad 15 oktober 2010 (21 501-33, nr. 300);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 15 november 2010 inzake Fiche: verordening twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (22 112, nr. 1088);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 8 november 2010 inzake Fiche: verordening geïntegreerd maritiem beleid (2011–2013) (22 112, nr. 1084).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,  
Verburg

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

**Voorzitter: Aptroot**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Aptroot, Monasch, De Rouwe en Huizing,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Ik heet de minister, de staatssecretaris, hun team, de Kamerleden en de aanwezigen op de tribune welkom. Met de drie aanwezige woordvoerders heb ik afgesproken dat wij proberen om beknopt te zijn. Dat hangt ook van de antwoorden van de bewindslieden af, maar straks zijn er ook nog de begrotingsbehandeling en wellicht een VAO'tje. Misschien willen wij allemaal ook nog een klein hapje eten. Wij gaan dus proberen om het vlot te doen. De leden krijgen in de eerste termijn maximaal vier minuten.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik pak gewoon alles bij elkaar wat op de agenda staat. Ik heb toch maar één punt, hoor. De Partij van de Arbeid heeft voor het goed laten functioneren van het openbaar vervoer altijd gezocht naar een goede mix tussen de markt en de overheid. Wij vinden dat die mix, ondanks allerlei problemen, op dit moment goed werkt. Zeker, er zijn problemen bij het nationaal en regionaal vervoer, maar verandering van het systeem brengt ons niet bij de oplossing. Er heerst nu een relatieve rust op het spoor na al het gedoe aan het begin van deze eeuw. Die rust valt te koesteren. Daarom ziet mijn fractie geen heil in het verder liberaliseren van het binnenlands personenvervoer. De Nederlandse markt is te klein. Wij vinden het zeer ongewenst dat de Europese markt en zeker het Nederlandse spoor gedomineerd zouden worden door een paar spelers, zeker als dat staatsbedrijven uit andere landen zouden zijn. Ons standpunt is dat Nederlandse gemeenten, provincies en het Rijk zelf moeten en mogen bepalen of en hoe het personenvervoer wordt aanbesteed. Het Rijk gaat over het hoofdspoor, dat wat ons betreft niet mag worden aanbesteed. Nogmaals: wij zijn voorstander van een goede mix tussen de overheid en de markt op het spoor, net als op andere terreinen, bijvoorbeeld bij energie. Dat betekent dat wij de voordelen zien van concurrentie bij het goederenvervoer, maar het hoofdrailnet van het personenvervoer in Nederland mag niet worden geliberaliseerd. Daarom moet de minister wat ons betreft nu een duidelijk signaal afgeven in Brussel. Het verder stroomlijnen van regels is prima, maar de PvdA-fractie verzoekt de minister om in Brussel de andere lidstaten duidelijk te maken dat SNCF (de Franse Spoorwegen) en de Deutsche Bahn geen aanspraak kunnen maken op het hoofdrailnet.

Daarom komen wat ons betreft de volgende vragen aan de minister aan de orde. Wij willen graag van de minister horen dat het binnenlands personenvervoer niet volledig wordt geliberaliseerd en dat de overheden zelf bepalen of en hoe zij de concessies verlenen. De minister wordt dus gevraagd om geen stappen in de EU te ondernemen die deze positie in gevaar kunnen brengen. Op dit punt krijgen wij graag een duidelijke toezegging van de minister.

Dit betekent dat wij willen dat de NS de concessie in 2015 onderhands kan worden gegund. Wij willen de garantie van de minister dat zij ervoor zorgt dat dit in ieder geval kan, ook al zouden andere landen verder willen gaan. Kortom: wij willen de spoorwegen snel duidelijkheid geven, zodat zij de noodzakelijke investeringen kunnen doen die een goed en veilig Nederlands spoor vereist. Dat laat onverlet dat de minister wat ons betreft heel hard mag onderhandelen met de Nederlandse Spoorwegen. Zoals ik in een krantenbericht las van collega Aptroot: het is lastig onderhandelen

met een partij die denkt dat zij zeker al binnen is als monopolist. Dat betekent alleen dat er wat ons betreft nog strakker en strenger moet worden onderhandeld, maar wel vanuit de gedachte die wij zojuist aangaven.

Verder zijn wij voor eenduidige regels voor geluidsreductie, maar wij willen voor ons druk bevolkte land wel de mogelijkheid houden om tarieven zelf te differentiëren. Zo willen wij graag de mogelijkheid houden om de gebruiksvergoeding omlaag te brengen en vervolgens lawaaiige treinen meer te laten betalen. Is de minister dat met ons eens en, zo ja, hoe gaat zij ervoor zorgen dat dit mogelijk blijft?

Wij zijn verder tevreden over de opstelling van de Nederlandse regering. Wij zijn voor het eerlijk beprijzen van alle vervoersmodaliteiten. Betekent dit dat ook de luchtvaart in de toekomst meer gaat betalen voor de vervuiling die zij veroorzaakt? Op welke manier wil de minister zorgen voor een eerlijke beprijzing van het wegverkeer? Gaat zij pleiten voor een platte en gelijke accijns in Europa of ziet zij meer heil in experimenten met tolheffing en kilometerheffing, zoals in Vlaanderen, waar men een vorm van kilometerheffing wil invoeren? In Duitsland geldt een dergelijk systeem al voor vrachtwagens. Wij zien uit naar de antwoorden van de minister.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een vraag over de aanbesteding bij de NS. Mijn fractie heeft op zich helemaal geen moeite met onderhandse aanbesteding, maar begrijp ik het goed dat de PvdA-fractie zegt dat die onderhandse aanbesteding er moet komen en dat, wat de uitkomst daar ook van is, de NS de concessie altijd krijgt? Of zegt de PvdA-fractie net als de CDA-fractie: het is prima dat wij scherp onderhands gaan aanbesteden, maar als de NS er een potje van maakt of niet handelt in overeenstemming met de wensen, kijken wij verder? Welke kleur bekent u dan?

De heer **Monasch** (PvdA): Ik ga ervan uit dat «when push comes to shove», zoals de Engelsen zeggen, de NS eieren voor zijn geld zal kiezen. Wij willen in ieder geval niet dat Deutsche Bahn of SNCF over ons spoor gaat rijden, want dan worden wij een uithoek van een partij die elders opereert. Onze inzet is dus duidelijk. Als de minister op een gegeven moment zegt dat deze partij zich zeer onredelijk gedraagt, horen wij dat te zijner tijd wel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik bemoei mij niet met buitenlandse partijen. Daar gaat de discussie voor mij ook niet over. De discussie gaat wel over: hoe reëel ga je een aanbesteding in? Bent u het met mij eens dat je bij onderhandse aanbesteding altijd nog alternatieven open moet houden voor het geval dat het resultaat volstrekt onvoldoende is, niet conform het regeerakkoord is – daar bent u overigens niet zo aan gebonden – of niet voldoet aan eisen die de PvdA wellicht stelt? Of moet het voor u coûte que coûte de NS zijn, wat de NS ook levert? Als dat laatste het geval is, is dat dan niet een klein beetje naïef en qua scherpheid en qua verantwoordelijkheden wellicht een beetje goedkoop, met het risico dat wij dure belastingen heel makkelijk naar de NS brengen? De uitkomst maakt dan immers toch niet uit.

De heer **Monasch** (PvdA): Er zijn avondvullende tv-programma's die gevuld worden met «als-dan». Daar wil ik hier niet aan meedoen. Onze inzet is gewoon heel duidelijk. Als de minister op een gegeven moment zegt dat zij het resultaat niet kan verantwoorden en als zij daarom terugkomt naar de Kamer, horen wij dat op dat moment. Kijkend naar hoe de NS nu presteert en uitgaande van de rust die nodig is op het spoor, kiezen wij op dit moment echter voor die weg. Mocht de minister uiteindelijk hier terugkomen met de mededeling «Jongens, wat die NS nu voor elkaar brengt!», dan praten wij verder.

De **voorzitter**: Als-dan is soms heel erg aan de orde, want als ik nu het woord aan de heer De Rouwe geef, dan kan hij beginnen met spreken. Dat is het geval. Gaat uw gang.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Om met het laatste punt te beginnen: de CDA-fractie wil van de minister in ieder geval duidelijkheid over hoe zij hierin staat, ook op het punt van de aanbesteding. Onze houding is niet op voorhand dat coûte que coûte openbaar aanbesteed moet worden, maar mijn fractie wil wel scherp aan de wind zeilen. Als er een onderhandse aanbesteding komt, moet wat ons betreft dus vroegtijdig ingezet worden op het handhaven van de druk. Er moet ook goed worden gecontroleerd of wij het resultaat acceptabel vinden of dat wij moeten kijken naar andere wegen. Ik vraag de minister om daar in een brief meer duidelijkheid over te geven.

Ik heb verder drie punten: de verkeersovertreders, de transportveiligheid en het eerste spoorpakket. Wat de verkeersovertreders betreft: de minister schrijft dat haar inzet is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat is altijd goed; dat is ook onze inzet en dat geldt volgens mij voor heel Europa. De vraag is echter hoe wij dat gaan doen. Met het voorstel wordt het mogelijk dat Nederlanders die op vakantie zijn en zonder gordel rijden, een boete thuisgestuurd krijgen en dat wij die moeten incasseren. In het voorstel is echter bijvoorbeeld niet opgenomen dat ook mensen aangepakt kunnen worden die met 40 km/u of 50 km/u te hard door een woonwijk rijden. Met andere woorden: er wordt één aspect uitgehaald. Ik vraag mij af of dat voldoende en goed is. Het lijkt een beetje op de problemen in de transportsector, met de scheve handhaving van de rij- en rusttijden via de digitale tachograaf. Het lijkt erop dat de ministers in de Transportraad blind zijn voor de problemen die wij daar allang mee hebben. Het beeld is dat de Nederlandse chauffeurs extra hard worden aangepakt en dat het bij de rest wel meevalt. De minister schrijft in de aanbestedingsbrief dat de inzet van Nederland is om te komen tot een akkoord. Ik zou willen zien dat de minister inzet op een goed akkoord. Daar is meer voor nodig dan alleen het aanpakken van rijden zonder gordel.

Dan de transportveiligheid. Je kon er haast op wachten: het nieuwsbericht over de mislukte aanslagen, ditmaal met vrachtvliegtuigen, betekent dat dit onderwerp direct weer op de agenda van de Transportraad staat. Er zijn voorstellen voor vervolgmaatregelen. Ik heb via de media kunnen volgen dat juist deze aanslagen voorkomen zijn door het goed functioneren van bestaande regels. Dit roept dus de vraag op of we direct met nieuwe regels moeten komen als wij kunnen constateren dat de bestaande regels juist bleken te werken. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

Dan nog een paar opmerkingen over het eerste spoorpakket. Het grensoverschrijdende treinverkeer heeft natuurlijk onze aandacht; daarom hebben wij daar goed naar gekeken. In de aanloop naar dit debat, ook in Europa, leek er sprake van het vervallen van de verplichte scheiding tussen Kerk en Staat ofwel tussen spoorbeheer en -vervoer. Uiteindelijk zien wij in deze versie dat dit niet het geval is. Is dat een tijdelijk voorstel of verwacht de minister dat dit zo blijft?

In de artikelen 10 en 11 wordt een nadere invulling van het economisch evenwicht gegeven. Dat lijkt ons ongewenst. Het is nog maar enkele weken geleden dat wij met de minister debatteerden over de regels die wij op dat punt in Nederland willen stellen. Daarop krijg ik graag een reactie.

Het herziene spoorpakket vereist een strategisch infrastructuurplan. Dat lijkt een manier om nieuwe lidstaten te dwingen tot strategisch nadenken over spoorcapaciteit. Dit kan daar nuttig zijn, maar de precieze invulling hiervan legt meer nadruk op de onafhankelijke input door de NMa. In Nederland zijn wij, bijvoorbeeld bij OV SAAL, juist een stap verder door

samen met alle marktpartijen dit soort plannen te ontwikkelen. Zet dit voorstel ons een stap terug?

De Commissie wil dat de aanvullende diensten van legacyvervoerders zoals de NS ook toegankelijk worden voor concurrerende bedrijven. Zo wil de Commissie de toegankelijkheid van de spoormarkt verbeteren. Hiermee sluit zij echter tegelijkertijd een deel van de innovatie af van de markt. In Nederland hebben bijvoorbeeld de vervoerders Veolia en Arriva zaken zoals schoonmaak en onderhoud zelf uitbesteed aan gespecialiseerde bedrijven zoals Voith. Die bedrijven komen met innovatieve maatwerkoplossingen die voor de vervoerders beter uitpakken en vaak ook een scherpe prijs kennen. Ook de gedachte dat de NMa in geval van schaarste een deel van de capaciteit bij NS-onderdelen kan toewijzen aan andere vervoerders, klinkt sympathiek, maar betekent dat de NMa kan bepalen dat de NS verantwoordelijk is voor de capaciteit die haar concurrenten nodig zouden hebben.

De **voorzitter**: Rondt u af? U bent al bijna vijf minuten bezig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja. Ik kijk even of ik er een laatste punt uit kan halen. De Europese Commissie vraagt om gedelegeerde bevoegdheden om de bijlagen op dit punt te wijzigen. Het gaat echter niet, zoals de Commissie stelt, om kleine details maar om zaken die voor de bedrijfsvoering essentieel zijn. Het lijkt ons dan ook totaal niet verstandig om dit te delegeren aan de Europese Commissie. Ik krijg daarop graag een reactie van de minister.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Er zijn enkele voorstellen over het vervoer over land. De heer De Rouwe sprak al over de richtlijn inzake herziening van het eerste spoorpakket en de Europese verkeersveiligheid van 2011 tot 2020. De VVD-fractie gaat akkoord met deze voorstellen en met de Nederlandse inzet. Wij benadrukken wel dat we wat ons betreft hiermee even klaar zijn met nieuwe wet- en regelgeving op dit gebied.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat nu misschien iets te snel. U geeft aan dat het nu al klaar moet zijn. Ik heb zelf juist gevraagd of dit niet veel te mager is. In het verleden heeft de VVD zich met het CDA erg boos gemaakt over het feit dat wij buitenlandse boetes hier niet goed kunnen innen. Als u nu stelt dat wij klaar zijn, laat u ons dan op dat punt alleen staan? Of zegt u met ons dat wij zullen moeten blijven strijden om die buitenlandse boetes goed te kunnen innen en om andersom in Nederland vervelende overtreders aan te kunnen pakken? Daar hebt u in het verleden met ons een punt van gemaakt.

De heer **Huizing** (VVD): Wij laten het CDA uiteraard niet alleen staan op dit punt. Ik zie het niet zozeer als een nieuwe regel als wel als het gelijkstellen van een aantal overtredingen. Je int dan over en weer boetes voor elkaar. Dat is iets anders dan het vaststellen van heel nieuwe regels op allerlei andere gebieden. Dat bedoelde ik ermee te zeggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij hebben Europese regels nodig om dit te regelen. Dat staat u dus niet in de weg?

De heer **Huizing** (VVD): Nee.

Transport over water is een aandachtspunt voor de minister. Wij staan buitengewoon positief tegenover het feit dat er nadrukkelijk aandacht komt voor de binnenvaart. Dat is erg goed. Wij vragen dan wel aandacht voor de bijbehorende infrastructuur, want die missen wij. Daar komen wij de komende dagen nog op terug.

Dan ga ik in op de extra veiligheidsmaatregelen voor de luchtvracht. De heer De Rouwe sprak daar net al over. Ik denk dat wij heel goed moeten

nadenken over de balans tussen de kosten, de extra veiligheid die het oplevert en de mogelijke extra verstopping van het luchtvrachtvervoer. Het overgrote deel van het luchtvrachtvervoer in Nederland is transfer cargo. Als je dat in Nederland extra moet screenen, zal dat buitengewoon veel problemen opleveren, terwijl juist onze grote speler in de markt, de KLM, buitengewoon hoge eisen aan zichzelf stelt aan het begin van de goederenstroom. Wij moeten met elkaar kijken of dat goed gebeurt. Partijen die minder goed screenen, zullen wij op een andere manier moeten behandelen. Het concurrentievoordeel dat wij onszelf al hebben verschaft door dingen goed te doen, moeten wij niet op die manier kwijtraken.

Ik vraag de mening van de minister over de brief van Tata Steel over zwavelmaatregelen. In de samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad staat heel netjes dat er aandacht komt voor het terugdringen van schadelijke emissies. Daar kan niemand op tegen zijn, maar het blijkt dat wij in ons gebied strengere regels gaan toepassen dan ergens anders, zowel binnen Europa als binnen de rest van de wereld. Dat zou betekenen dat wij, terwijl wij op zoek zijn naar een level playing field en gebruik willen maken van de concurrentievoordelen die Nederland heeft, deze weer inleveren. Dat kan toch niet de bedoeling van de minister zijn! Graag hoor ik de mening van de minister hierover.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Een belangrijk politiek punt is het wel of niet aanbesteden van NS, uiteindelijk onder dwang van Europese regelgeving. De stukken die nu op de agenda van de Transportraad staan voor het overleg op 2 december gaan daar helemaal niet over. De aanbesteding is helemaal niet aan de orde. Wel is aangekondigd dat de Europese Commissie over een aantal maanden een nieuw voorstel zal doen voor een spoorpakket. Wij weten nog niet wat daarin zal staan. De Kamerleden willen er vast vroeg bij zijn en denken: wij sturen de minister met een boodschap op pad! Zo zal ik het ook behandelen, maar aanstaande donderdag is dit dus niet aan de orde. Niet voor niets is in het regeerakkoord niet opgenomen dat de NS aanbesteed zal worden; er wordt overigens ook niet expliciet vermeld dat het niet zal gebeuren. De aanbesteding van het ov in de drie grote steden is wel opgenomen. Ik vind dat je eerst heel goede afspraken met elkaar moet maken over de vraag of je een en ander op de juiste manier kunt gaan doen. Ik heb dat in het vorige AO over het spoor ook gezegd. Ik heb gesproken met NS en ProRail en ik wil dat zij eerst gezamenlijk een heel goede invulling geven aan de efficiencytaakstelling van 160 mln. Naar aanleiding van het laatste debat dat wij gehouden hebben over ProRail, waarin ik de NS ook nog genoemd heb, wil ik dat zij nadenken over een zo klantgericht mogelijke werkwijze. Als zij een goed voorstel doen – ik zal dat voorstel toetsen – kan ik mij indenken dat wij overgaan tot onderhandse gunning. Ik wil hun pas het volledige voordeel van de twijfel geven als ik het voorstel gezien heb. Dat geef ik nogmaals nadrukkelijk aan, omdat de Kamer mij anders het spoor bijna gratis laat weggeven. Daar heb ik geen behoefte aan; dat maakt het voor mij heel lastig. Ik hoop dat de Kamer proeft dat wij in eerste instantie niet denken aan aanbesteding. Het is de bedoeling door te gaan met het voorstel, maar dan moet het wel een goed voorstel zijn. Zo niet, dan zullen wij om ons heen moeten kijken.

De heer De Rouwe vroeg wanneer ik meer informatie heb over de onderhandse gunning of aanbesteding. Hij verzocht om een brief. Als NS en ProRail invulling hebben gegeven aan de taakstelling, zal ik de discussie starten over de vraag wat wij ermee zullen doen. Ik denk dat dit wel duidelijk is. Wij zullen vroegtijdig met elkaar debatteren over de vervolgstappen. Volgens mij heeft de Kamer daar in het vorige AO over het spoor al om gevraagd. Ik wil dus niet speciaal een brief hierover sturen; volgens mij is het hiermee duidelijk genoeg.

Ik kom terug op de vraag van de heer Monasch. Hij vroeg naar de regels voor geluidsreductie. Ik ben voorstander van differentiatie van de gebruiksvergoeding in het kader van de geluidsregels, opdat lawaaiige treinen minder korting krijgen dan stille treinen. Dat kan ook binnen de huidige regels. Mijn inzet in Brussel zal zijn dat dit mogelijk blijft. Het gehele bonus-malussysteem zou budgettair neutraal moeten zijn. Dat is ook een uitgangspunt. Als wij aan de ene kant kritisch zijn over de verkeersboetes, moeten wij niet aan de andere kant dit gebruiken om de staatskas te spekken. Wij moeten het vooral gebruiken als middel om stille treinen te bevorderen.

De vraag van de heer Monasch over de luchtvaart zal de staatssecretaris straks beantwoorden. De heer Monasch vroeg ook of ik in Europa ga pleiten voor gelijke accijnzen voor heel Europa of dat ik toch ga voor de kilometerheffing of varianten daarvan, zoals de vrachtwagenheffing. Het zal duidelijk zijn dat ik niet de kilometerheffing of alleen de vrachtwagenheffing zal bepleiten. Er zijn verschillende redenen om dat niet te doen. Zo zit de vrachtwagensector qua vaste kosten al zo dicht mogelijk bij de ondergrens; dan zou het dus alleen een lastenverzwaring zijn. Ik wil uiteindelijk wel in discussie over de accijnzen. Wij kunnen dat in Nederland alleen doen als de ons omringende landen het ook doen. Die discussie wil ik voeren met mijn collega's. Gezien de gevoeligheden, niet alleen in ons land, maar ook in andere landen, is het goed om dat eerst achter de schermen af te tasten voordat wij iets voor de schermen gaan doen. Het is een complexe discussie. In bijvoorbeeld Vlaanderen gaat de kilometerheffing de regionale kas in en gaat de accijnsheffing de nationale kas in, terwijl Vlaanderen wel beslist welk systeem er wordt gehanteerd. Dan kan de Kamer zich misschien voorstellen waarom dit complexe discussies zijn, die niet van vandaag op morgen tot een oplossing zullen leiden.

De heer De Rouwe stelde een heleboel vragen. Ik begin bij de verkeers-overtreders. De heer De Rouwe vroeg: klopt het dat u de mensen die geen gordel om hebben in het buitenland en bij ons een overtreding begaan, straks wel kunt bestraffen, maar de crossers door de woonwijk niet? Volgens mijn informatie is een en ander op alles van toepassing; snelheid valt daar ook onder. Het is breder dan de interpretatie die de heer De Rouwe geeft.

De heer **Huizing** (VVD): Ik lees toch echt dat er staat: negen soorten overtredingen. De eerste daarvan is snelheid. Daar hoort toch ook het rijden met 40 km/u in een woonwijk bij?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, er is misschien sprake van een misverstand. Ik hoop dat ik bij dezen al tegemoet kan komen aan het verzoek van de heer De Rouwe om een bredere invulling. De heer Huizing had er een opmerking bij gemaakt dat het zo wel breed genoeg was. Misschien kunnen beide heren elkaar dan nu in de armen vallen!

Er is gevraagd of de regels voor het grensoverschrijdend verkeer per spoor tijdelijk zijn. Nee, deze blijven zo en worden permanent; dat heeft de heer Rouwe goed gezien. Ik denk dat het belangrijk is om dit voortaan zo te doen.

De heer De Rouwe vroeg of het strategisch infraplan een stap terug is. Dat is het zeker niet. Wij kunnen het blijven doen zoals wij het doen. Overleg met de marktpartijen over dit plan is juist essentieel voor het EU-voorstel. De inzet van Nederland is dat het plan past binnen onze jaarlijkse begrotingscyclus. Daarover zullen wij nog wel opmerkingen maken. Het is zeker geen stap terug. Wij behouden de ruimte die wij hebben. Ik denk dat dit essentieel is. Ik ben het met de heer Rouwe eens dat deze ruimte niet ingeperkt mag worden.



De heer De Rouwe heeft gevraagd naar wijziging van de artikelen 10 en 11 over het economisch evenwicht. Een deel van de voorstellen betreft een technische inpassing van het derde in het eerste spoorpakket. Wij delen de zorg van de Kamer over de extra regelgevende bevoegdheden die de Commissie zich toe-eigent. Onze inzet zal zijn om deze zo veel mogelijk te beperken. Wij willen niet dat de EU op dit punt te veel bevoegdheden naar zich toetrekt.

De heer De Rouwe heeft ook gevraagd naar de toegankelijkheid van de aanvullende diensten. Van belang is dat de aanbieders van deze diensten alleen toegang moeten geven als er geen concurrerend aanbod is. Bedrijven als Voith zijn breder in concurrentie en worden dus niet door de NMa verplicht om capaciteit af te staan. Er zijn meer van dit soort bedrijven. De Europese Commissie wil dat het aanbod van deze activiteiten in ieder geval juridisch en organisatorisch is afgescheiden. Wij zullen in Brussel nadere gesprekken voeren over de vraag of dit in een dochteronderneming moet of dat het op een andere manier kan worden opgelost.

Dan kom ik op de vraag van de heer Huizing over de luchtkwaliteit en de zwavelnormen op de Noordzee. Volgens mij valt dit onderwerp onder de staatssecretaris. Ik zal het nu nog behandelen, maar morgenavond zullen wij even goed kijken wie welk deel van het luchtbeleid voor zijn rekening neemt. De heer Huizing heeft gevraagd om op te passen voor de effecten op de concurrentieverhoudingen. De zorg die hij heeft, hebben wij ook in EU-kader besproken. De Europese Commissie zal toezien op een vlotte tenuitvoerlegging van de nieuwe IMO-afspraken (Internationale Maritieme Organisatie). Hierbij moet ook worden nagegaan wat de effecten zijn op short sea shipping op de Noordzee en de Oostzee. Ik herken de vraag; deze betreft de eventuele verdringing naar vrachtauto's op de weg. Als dit uiteindelijk zo blijkt te zijn, zullen nieuwe regels worden gesteld voor zwavelnormen. Dat heb ik volgens mij in het vorige AO al aangegeven. Die lijn heeft het ministerie al met de reders besproken. Wij hebben toegezegd dat wij de Europese Commissie kritisch zullen volgen op dit onderwerp totdat de resultaten van de studie zijn verschenen.

De heer **Huizing** (VVD): Het gaat mij om het volgende: als wij maatregelen nemen, moeten alle partijen deze tegelijk nemen. Wij moeten niet met een deel van Europa vooruitlopen op die dingen. Ik heb het gevoel dat dit nu gebeurt, tenzij ik het verkeerd lees.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, er is al langere tijd geleden afgesproken dat wij dit gaan doen. Wij lopen dus niet vooruit. Het probleem hier is vooral dat door die strengere zwavelnormen het vervoer over water onaantrekkelijker wordt ten opzichte van het vervoer over land, terwijl wij juist probeerden de vrachtauto's te mijden waar het over water zou kunnen. Wij hebben tegen de Commissie gezegd dat hier echt naar gekeken moet worden. Als dat het neveneffect is, is dat iets wat niemand heeft beoogd. Daar zitten wij hard achteraan. Het geldt dus voor alle schepen die op de Noordzee en de Oostzee varen en niet specifiek voor onze schepen.

De heer **Huizing** (VVD): Op andere zeeën gebeurt het niet. Daarmee verlaagt Nederland als geheel dus toch de relatieve concurrentiekracht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat klopt. Dit besluit is ooit in Europees verband genomen. Europa wordt steeds groter, maar het gaat nog steeds niet over alle zeeën. Het klopt dat er op de verschillende continenten verschillende regels zijn. Daar kan ik nu niet zoveel aan doen. Ook het goederenvervoer ondervindt in een bepaalde regio de lasten van die concurrentie. Je kunt toch niet wisselen met een schip bij

Noord-Amerika. Ik snap het, maar in dit geval komt het doordat het echt Europees beleid is. Het is gewoon anders. De heer Huizing heeft ook aandacht gevraagd voor vervoer over water. Dat staat hoog op de Brusselse agenda. In september is hierover ook een informele Transportraad geweest. Een of twee keer per jaar zijn er informele Raden over specifieke onderwerpen waarop de landen iets willen bereiken. In deze Raad is een aantal conclusies aangenomen over transport over water. De aanleg van infrastructuur blijft altijd een nationale competentie. In de MIRT-discussie (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport) kan men zien wat wij allemaal doen om vaargeulen te verdiepen of harde waterinfrastructuur aan te leggen. Als men daarover een vraag heeft, komt dat wel bij de behandeling van de begroting of het MIRT terug. Er zijn ook Europese middelen beschikbaar, zoals TEN-budgetten (Trans Europese netwerk) voor de aanleg van infrastructuur die voor de EU van belang is. Daarover zijn de afgelopen jaren al afspraken gemaakt waar het naartoe gaat. Er is dus zeker aandacht voor de infrastructuur.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de afgevaardigden voor de gestelde vragen en vooral ook voor de niet gestelde vragen. De heren De Rouwe en de heer Huizing hebben een vraag aan mij gesteld, die te maken heeft met dat wat vooral de afgelopen weken voor een deel de media heeft beheerst. Het gaat dan over de veiligheid van de vrachtvliegtuigen, met name uit Jemen. Het is waar dat het gebeure heeft geleid tot een rapport dat komende donderdag in de Raad aan de orde komt. Hetzelfde rapport komt overigens ook aan de orde in de JBZ-raad (Justitie en Binnenlandse Zaken). In Nederland is primair de bewindsman op het ministerie van Veiligheid en Justitie hiervoor verantwoordelijk. Vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben wij uiteraard een gezamenlijke afstemming betracht. De vraag van de heer De Rouwe is vooral of er extra maatregelen worden getroffen. Het gaat in de eerste plaats om de garantie dat de maatregelen primair in het land van herkomst worden getroffen. Daar begint het mee. Ik heb al aangegeven dat de incidenten zich vooral laten herleiden tot Jemen. Daarnaast hebben wij vooral met transfer cargo te maken. De vraag is of daarop voldoende controle is in de verschillende havens. Dat aspect staat op de agenda. Dat is zeer terecht. Een groot aantal landen heeft het uiterst efficiënt georganiseerd, maar de EU wil wel de garantie hebben dat het overal goed gebeurt en dat van een zelfde monitoringsysteem wordt uitgegaan. De concrete vraag van de heren De Rouwe en Huizing was of er aanvullende maatregelen komen. Als dit nodig is in de richting van een aantal specifieke landen, moet dit zeker niet uitgesloten worden geacht. Bij de inspectie zal de zaak dus op scherp moeten worden gezet. De vraag is of alle controlelampjes op tijd zijn gaan branden. Men weet wat er is gebeurd. Ik ga er dus van uit dat overal de controlelampen op tijd zijn gaan branden. Nederland heeft wel aangegeven dat met specifieke belangen rekening moet worden gehouden, zodat de concurrentiepositie niet onevenredig wordt aangetast. Sterker: wij willen dat die niet wordt aangetast. Ik benadruk nogmaals dat gelukkig ook hier de zaak op orde was.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik doe toevallig ook het dossier woningmarkt. Zoals de staatssecretaris weet, zitten wij daar goed in de problemen met mensen die € 33 000 en een kwartje verdienen, zowel bij de productie als voor mensen die willen verhuizen. Dat heeft ermee te maken dat wij in de Kamer – ik trek het breed, maar ook vanuit de geschiedenis van mijn eigen partij – op dat dossier niet alert genoeg zijn en nu een vorm van ordening over ons heen hebben gekregen waarvan wij de komende tijd misschien heel veel spijt krijgen. De eerste signalen dienen zich al aan.

Er komt een consultatieronde aan. Dat is duidelijk. Er komen beleidsvoornemen die misschien nog geen duidelijke regelgeving zijn, maar het sturen op die beleidsvoornemens bij de Europese Commissie kan niet vroeg genoeg gebeuren. Daar ligt mijn grote zorg.

Voor mij is het ten slotte van groot belang om te horen of wij aansluitend een VAO organiseren. Het is uiteindelijk de Nederlandse overheid die bepaalt wie er op het hoofdspoor net rijdt. Dat is niet onderhevig aan Europese regelgeving die ertoe leidt dat er een aanbestedingsprocedure komt waarbij de Nederlandse overheid moet accepteren wat er uit die vrije aanbesteding komt. Dat is voor ons een zeer wezenlijk punt. Met de heer De Rouwe wil ik nog wel discussiëren over de vraag wie erover rijdt, maar die als-danvraag parkeer ik even. Dit punt is natuurlijk cruciaal in de ordening en daarover hoor ik nog graag een keer de mening van de staatssecretaris.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De minister heeft aangegeven dat zij met ProRail en NS in gesprek is over de maatregelen die uit het regeerakkoord voortvloeien. De minister zegt terecht dat zij een vervolgvorstel naar de Kamer zal sturen. Zij zegt ook terecht dat zij niet nu al gaat aanbesteden aan de NS, wat de uitkomst ook is. Dat is een nuchtere en gezonde houding, die ook van de overheid gevraagd mag worden. Het is dan wel belangrijk dat wij de tijdlijn in de gaten houden. Wij moeten ervoor waken dat wij het rustig aan doen en straks geen kant uit kunnen. Ziet de minister ruimte om eventueel een andere keuze te maken, mocht het niet zijn zoals wij verwachten? De minister heeft aan NS en ProRail gevraagd om het in kaart te brengen. Heeft zij daarbij ook een deadline gesteld of is dit vrijgelaten? Mijn fractie zou met het oog op een goede afweging in de toekomst de tijd en de ruimte willen hebben om in de Kamer met elkaar te spreken over de aanbesteding. Wij willen straks niet geconfronteerd worden met geen keuze. Dat zou het allerslechtste zijn op dit punt.

De staatssecretaris dank ik voor de beantwoording. Hij zei heel terecht dat veiligheid – safety en security – begint bij de basis. Het begint in de landen zelf waar wordt ingecheckt en noem maar op. De angst van mijn fractie is dat als een aantal landen het niet goed voor elkaar heeft, wij in Nederland onze bedrijven ermee belasten. Dan zou ik zeggen dat wij scherper moeten zijn op die landen en dat het daar moet veranderen. Ik hoop dat dit ook de insteek van de Europese Commissie is. Ik zou daarop graag een reactie horen. Anders bedenken wij hier regels, terwijl men het elders niet doet. Dat zou volstrekt verkeerd zijn.

De heer **Huizing** (VVD): Voorzitter. Dank voor de beantwoording van de vragen. Ik sluit mij geheel aan bij de woorden van de heer De Rouwe over de luchtvrachtveiligheid. Dit soort zaken moet je bij de bron goed organiseren en niet halverwege een traject.

Verder wens ik beide bewindslieden veel succes bij de Transportraad.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Mijn inzet in Brussel zal zijn dat wij zelf kunnen kiezen of wij gaan aanbesteden of onderhands gunnen. Ik vind dat dit een nationale keuze moet blijven. Dat hangt ook af van de vraag of de nationale overheid op dat moment gelooft in een marktmodel of in andere modellen. De heer Monasch kan er zeker van zijn dat ik mij wat de verplichte aanbesteding betreft niet in het pak zal laten naaien. Hoe zo'n debat uiteindelijk verloopt, is altijd weer wat anders. Dit zal in elk geval onze inzet zijn.

De heer De Rouwe vroeg hoeveel tijd ik nog heb om dit te realiseren. Er is nog voldoende tijd om met andere partijen in zee te gaan. Aan NS en ProRail hebben wij als deadline voor een voorstel de datum 1 maart meegegeven. Ik heb daarna nog aanvullende wensen gekregen over de klantvriendelijkheid. Uiteindelijk vind ik dat ProRail en NS samen met een

voorstel moeten komen. Wij moeten gewoon die deadline gebruiken om te kijken of wij de gunning aangaan of dat wij nog aanvullende eisen hebben. Die termijn is er dus. Ik zal het voor de zekerheid nog eens checken. Mocht het anders zijn, dan zal ik dat morgenavond in mijn antwoord verwerken. De deadline was 1 maart en ik weet dat wij voldoende tijd hebben om eventueel met een andere partij in zee te gaan, los van het feit dat het niet gemakkelijk zal zijn om een andere partij te vinden.

De **voorzitter**: De minister zei net dat het pak van het verplicht aanbesteden van personenvervoer op het spoor haar niet past.

Staatssecretaris **Atsma**: Dat heb ik de minister ook horen zeggen. Voorzitter. De heer De Rouwe heeft gezegd dat de aanpak bij de bron het beste is en dat degenen die het goed doen, daarvoor niet moeten worden gestraft. Dat kan ook niet de bedoeling zijn. Dat heb ik gezegd. Dat is ook onze inzet. Ik deel dus volstrekt en volledig de opvatting dat je daar moet helpen waar het nodig is. En helpen doe je samen, want daar heb je allemaal belang bij.

De heer **Monasch** (PvdA): Met deze toezegging van de minister zie ik op dit moment af van het VAO, dat wij vooraankondigd hadden. Misschien kom ik er vanavond in het kader van de begrotingsbehandeling nog op terug, maar een VAO is op dit moment niet aan de orde.

De **voorzitter**: Ik vraag de griffier om dat even door te geven. Ik sluit de vergadering.