

Vergaderjaar 2016–2017

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 615

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 18 november 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 7 juli 2016 inzake:

- de geannoteerde agenda van de Transportraad op 1 december 2016 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 614),
- het verslag van de Transportraad op 7 juni 2016 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 605),
- het antwoord op de consultatie van de Europese Commissie inzake de herziening van de Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (2000/59/EC) (Kamerstuk 22 112, nr. 2219),
- de kabinetsreactie op diverse raadplegingen van de Europese Commissie inzake het EU-voorstel: Mededeling EU strategie emissie-arm transport COM (2016) 501, (Kamerstuk 22 112, nr. 2242),
- het BNC-fiche: REFIT pakket veiligheid passagiersschepen (Kamerstuk 22 112, nr. 2179)
- en het BNC- fiche: Mededeling Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (Kamerstuk 34 535, nr. 4).

De vragen en opmerkingen zijn op 14 november 2016 aan Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur voorgelegd. Bij brief van 17 november 2016 zijn de vragen, voorzien van een inleiding beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding	00
Verordening luchtvaartveiligheid en EASA	00
Commissievoorstel betreffende mandaat voor Armenië	00
Veiligheidsvoorschriften passagiersschepen	00
CCV-regelgeving	00
Meldingsplicht opvarenden	00
Reductie broeikasgassen Europese transportsector	00
Algemene vergadering van ICAO	00
Voorgangsoverzicht van Europese I&M-dossiers	00
Duitse tol	00
Verslag juli 2016	00

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Transportraad d.d. 1 december 2016. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor dit schriftelijk overleg en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor de komende Transportraad. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de diverse stukken met betrekking tot de Transportraad die op 1 december 2016 gehouden wordt.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van dit schriftelijk overleg. De leden van deze fractie hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van GroenLinks-fractie hebben naar aanleiding van de agenda voor de komende Transportraad enkele vragen.

Verordening luchtvaartveiligheid en het EU-agentschap voor luchtvaartveiligheid

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat tijdens de Transportraad ook gesproken wordt over veiligheid en samenwerking boven conflictzones. Wordt de inzet van Nederland voor een goede informatievoorziening op dit vlak naar verwachting gesteund door de andere lidstaten? Hoe ligt dit onderwerp naar verwachting in het Europees Parlement?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de herziening van de Verordening over Luchtvaartveiligheid en het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA) spreekt van het behouden van de veiligheidsnormen die gesteld zijn in de EU-verordening, maar nu zal sturen op een risicogestuurd aanpak. Hoe verhoudt het sneller en minder controleren zich tot het behouden van de hoge veiligheidsstandaarden? En wat wordt bedoeld met de term «prestatiegerichte aanpak»? Deze leden vragen of daarmee de veiligheid niet onder druk komt te staan.

De leden van de PvdA-fractie hebben veel geluiden ontvangen over het feit dat piloten soms te veel uren draaien en daardoor te lang in de lucht zijn. Dit kan tot oververmoeidheid leiden en de veiligheid van passagiers en bemanning in gevaar brengen. Deelt het kabinet de mening dat het uitbreiden van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaart

niet ten koste mag gaan van gezonde arbeidsvoorwaarden voor piloten? Hoe voorziet deze herziening in het bestrijden van deze excessen? Daarnaast hebben deze leden kennisgenomen van de ontwikkelingen op de dronemarkt. Het kabinet heeft eerder aangegeven te wachten op Europese besluitvorming om verdere regels voor drones in Nederland aan te scherpen. In dat licht vragen de leden van de PvdA-fractie hoever de onderhandelingen over de Europese productie-eisen van drones gevorderd zijn en wanneer het kabinet hier resultaten van verwacht. Het vliegen over conflictgebieden is een belangrijk punt voor de leden van de PvdA-fractie. Een tragedie zoals die met de MH17 moet te allen tijde voorkomen worden. Daartoe heeft het Nederlandse kabinet met de luchtvaartsector afspraken gemaakt in een convenant afgelopen zomer. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe dit convenant zich verhoudt tot de Europese maatregelen en of andere landen dergelijke convenanten ook (kunnen) afsluiten. Hierbij zou internationale samenwerking leidend moeten zijn volgens deze leden.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat tijdens de Raad gestuurd zal worden op een algemene oriëntatie omtrent de verordening. Deze leden hechten aan een voorspoedige behandeling van de verordening om de veiligheid in de luchtvaart verder te waarborgen. Daarom vragen zij wat de status is van de verordening na deze algemene oriëntatie en wanneer het kabinet volgende stappen verwacht.

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda of verduidelijkt kan worden wat de relatie is tussen de Europese verordening voor luchtvaartveiligheid en het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector. Zij vragen of de komst van mogelijkheden om meer proportionaliteit en flexibiliteit in de regelgeving te introduceren gerelateerd aan de risico's van specifieke activiteiten, niet zal leiden tot een lager veiligheidsniveau. Een grotere flexibiliteit gaat in de regel gepaard met minder invloed op veiligheid. Is de Staatssecretaris tevreden met de voorstellen die er nu liggen? De leden van de CDA-fractie vragen of de teksten zoals die nu voor het noodmechanisme zijn overgebleven en die handelen over de conflictzones, voldoende en conform de Nederlandse inzet zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen of bij de herziening van de Verordening over Luchtvaartveiligheid en het EASA rekening wordt gehouden met de zogenaamde «risk based approach». Zij hebben daarover de volgende vragen. Worden er routecharges geïntroduceerd voor de financiering van EASA? Dit leidt tot extra kosten voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM. Komen er extra eisen voor cabinebemanning (stewards en stewardessen)? Dit voegt weinig tot niets toe aan veiligheid en leidt wel tot extra gelddruk en kosten voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM. Heeft veiligheid de absolute prioriteit bij droneregelgeving? Zoals ook al eerder benadrukt door de leden van deze fractie, vinden zij dit zeer relevant.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven bij welke andere Europese landen zij weerstand verwacht ten aanzien van de veranderde regelgeving omtrent vliegen over conflictgebieden. Welke weerstand verwacht zij?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven of zij tevreden is met de overeengekomen passages inzake het noodmechanisme, te weten voorstellen om bepaalde regelgevende taken van het agentschap vanuit de door luchtvaartmaatschappijen betaalde routecharges te financieren.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister ervan overtuigd is dat hetgeen er vastgelegd wordt over informatiedeling in het kader van vliegen boven conflictgebieden, ook werkbaar en effectief zal zijn. Wat zal de Nederlandse inzet zijn op dit punt?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de Minister aankijkt tegen de financiering van EASA, bijvoorbeeld door middel van het introduceren van routecharges. Deze leden vragen de Minister om aan te geven of dit niet kan leiden tot een concurrentienadeel voor Europese luchtvaartmaatschappijen, aangezien deze charges kunnen leiden tot extra kosten. De leden van de D66-fractie vragen of de Minister aan kan geven op welke gronden is aangetoond dat aanvullende eisen voor cabinebemanning er inderdaad toe leiden dat het veiligheidsniveau wordt verhoogd. Met andere woorden: kan de Minister aangeven dat het hier niet gaat om een stukje schijnveiligheid, maar om het boeken van substantiële winst in termen van veiligheid, waardoor consequenties in termen van regeldruk en kosten voor Europese luchtvaartmaatschappijen geoorloofd kunnen zijn?

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven bij welke andere Europese landen zij weerstand verwacht ten aanzien van de veranderde regelgeving omtrent drones. Welke weerstand verwacht zij?

Commissievoorstel betreffende een mandaat voor Armenië

De leden van de CDA-fractie vragen inzake het Commissievoorstel inzake een mandaat om de onderhandelingen te starten met Armenië over een open luchtvaartakkoord of er een directe betrokkenheid tussen Nederland en Armenië op luchtvaarniveau en in economische zin is. Ook vernemen deze leden graag hoe dit zich verhoudt tot andere buurlanden van de EU en of met alle buurlanden dergelijke onderhandelingen lopen of reeds zijn afgerond.

Veiligheidsvoorschriften passagiersschepen

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Raad zal spreken over de stand van zaken van het pakket veiligheid van passagiersschepen, dat voorstellen omvat voor de herziening van vrijwel alle Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen. Het pakket omvat onder andere voorstellen houdende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen. Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen bevat technische veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen in de nationale vaart. Met de voorgestelde verduidelijking van de werkingssfeer van de richtlijn zodanig dat zeilschepen (de bruine vloot) en schepen die industrieel personeel vervoeren (transport van en naar windmolenparken) specifiek zijn uitgezonderd, kunnen de leden van de VVD-fractie van harte instemmen. De Minister geeft aan dat dit in lijn is met het Nederlandse beleid om (traditionele) zeilschepen te certificeren volgens nationale veiligheidsnormen. Betekent dit dat het certificeren van deze zeilschepen alleen in Nederland geldt voor de binnenvaart en niet voor traditionele zeilschepen die ook in andere landen in Europa varen? Deze leden zouden er de voorkeur aan geven om de internationale bruine vloot ook een Nederlandse certificering te geven die internationaal erkend wordt, zodat deze schepen zonder problemen in andere territoriale wateren in Europa kunnen varen met passagiers. Is de Minister bereid om zich hiervoor in te spannen tijdens de Transportraad? Of is er enig ander moment waarop dit aan de orde kan worden gesteld of op een andere wijze kan worden opgelost? Tenslotte gaat het hier om een grensoverschrijdende economische activiteit die binnen de interne markt de ruimte zou moeten krijgen. Voor 2017 wordt vanuit de Europese Commissie een follow-up verwacht over kleine passagiersschepen om grensoverschrijdende handel en activiteiten te versimpelen. Deze leden vragen de Minister wat dit inhoudt en of net genoemde problematiek ook hier besproken kan worden.

De leden van de PvdA-fractie staan voor een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De voorstellen voor de herziening van de Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen sluiten hier in de basis bij aan. Een vereenvoudiging en stroomlijning van de inspectie-instrumenten achten deze leden wenselijk, mits daarbij geen afbreuk wordt gedaan aan het veiligheidsniveau. Wel vragen deze leden of er bij de herziening van deze regelgeving overleg is geweest met de sector. Is diens standpunt gehoord en meegenomen in de herziening? Deelt de Minister de mening dat het belangrijk is bijvoorbeeld scheepseigenaren hierbij te betrekken, omdat de herziening hen op extra kosten zou kunnen jagen?

De leden van de CDA-fractie vragen of gelijktijdige invoering van nadere maatregelen ten aanzien van veiligheid van passagiersschepen is voorzien. Gelijktijdige invoering van in ieder geval landen die aan de Noordzee en Waddenzee liggen is noodzakelijk om een gelijk speelveld te verkrijgen, zo menen deze leden.

CCV-regelgeving

De leden van de VVD-fractie hebben ook een aantal vragen over nieuw gebouwde zeilschepen die varen onder Nederlandse vlag. Dit zijn nieuwbouwschepen en een andere categorie dan het historisch varende erfgoed. Welke rol blijven of gaan de «Commission Cruising Vessel»-regels (CCV) spelen in Europa? Gebrek aan erkenning c.q. geen erkenning van de CCV-regels in Europa en door de International Maritime Organization (IMO), zorgt er momenteel voor dat talloze Nederlandse commerciële zeilschepen tijdens de bouw en de daarop volgende surveys de volgende problemen ondervinden: CCV-voorschriften hebben maar geen IMO-notatie ontvangen; ontzegging van toegang tot specifieke vaargebieden in het buitenland; misverstanden bij de interpretatie van het type/klasse schip in andere landen; problemen met de autorisatie aan Registro Italiano Navale (RINA) (onder instructie van de ILT) doordat de «Rina sailing yachts»-afdeling in plaats van de «Rina motoryachts»-afdeling bij de surveys betrokken wordt, terwijl het onderschip nagenoeg gelijk is aan een motorjacht. Is de Minister bereid om in overleg met de sector te onderzoeken of nieuwe, onder Nederlandse vlag gebouwde motorjachten gecertificeerd kunnen worden door de «Rina motoryachts»-afdeling in plaats van de «Rina sailing yachts»-afdeling, omdat het onderschip nagenoeg overeenkomt met een motorjacht? Deze «Passenger yacht code» wordt namelijk internationaal vrijwel overal erkend en geaccepteerd, waardoor voornoemde problemen zich niet of minder zullen voordoen. De Nederlandse zeilschepen die thans zeer veel hinder ondervinden van de huidige classificatie en/of regelgeving zouden dan onder deze code moeten vallen. Het zijn de enige nationale regels die een IMO-notatie hebben.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat door de invoering van de «Passenger yacht code» aangepast voor zeilschepen, dit waardevolle marktsegment zich verder kan ontwikkelen, waarvan de gehele Nederlandse maritieme sector kan profiteren wat betreft jachtontwerp, jachtbouw, registratie, toelevering en nautisch personeel.

Meldingsplicht opvarenden

De leden van de VVD-fractie hebben een vraag over de meldingsplicht opvarenden. Het doel van de voorstellen tot wijziging van richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten, is om gegevens

van opvarenden voorhanden te hebben ingeval zich een calamiteit voordoet en om deze gegevens op zo'n effectief en efficiënt mogelijke wijze te verzamelen en te registreren. Deze leden willen graag weten wat dit inhoudt. Houdt dit in dat bijvoorbeeld veerboten al hun opvarenden moeten registreren? Wat houdt een registratie in dit geval in? Of is informatie over aantallen voldoende?

Reductie broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitssector

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij kan beamen dat de Europese Commissie niet mag eisen dat lidstaten overschakelen op beprijzing van gebruik op basis van de werkelijk gereden kilometers. Met andere woorden, deelt de Minister de mening dat Europa op geen enkele manier met dit voorstel een kilometerheffing in Nederland mag afdwingen?

De leden van de VVD-fractie vragen wat het voornemen van de Commissie om aan een herziening van de normen voor interoperabele elektronische tolheffingssystemen te werken voor Nederland betekent. En wat betekent het dat de Commissie de Eurovignetrichtlijn wil herzien om heffingen op basis van CO₂ mogelijk te maken? De Commissie wil sommige beginselen van deze richtlijn verruimen tot bussen, touringcars, personen- en bestelauto's. Wat betekent dit concreet voor Nederland? Wanneer wordt de huidige testprocedure New European Driving Cycle (NEDC) vervangen door de meer realistische Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP) voor CO₂ en wordt de nieuwe Real Driving Emissions-testmethode (RDE) voor de uitstoot van o.a. NO_x ingevoerd? Wat betekenen dit voor de Nederlandse automobilist? Wat is de Nederlandse inzet wat betreft de nieuwe CO₂-normen?

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Commissie werkt aan verbetering van consumenteninformatie via de etikettering van auto's en het bevorderen van duurzame inkoop van voertuigen door overheden. Wat betekent dit concreet voor Nederland?

Tevens wil de Commissie de CO₂-uitstoot van vrachtauto's, bussen in stad- en streekvervoer en touringcars verlagen. Wat betekent dit concreet voor Nederland? Verder wil de Commissie bewerkstelligen dat bij overheidsopdrachten voor bussen in het stads- en streekvervoer het gebruik van innovatieve voertuigen wordt bevorderd en omschakeling naar emissievrije technologie wordt versneld. Wat betekent dit concreet voor Nederland? De Commissie erkent het belang van maatregelen op stedelijk niveau, aangezien hier de meeste uitstoot van de transportsector wordt veroorzaakt. Wat betekent dit concreet voor Nederland?

Kan de Minister toelichten wat wordt bedoeld met het uitgangspunt dat Nederland ook het belang van het principe «de vervuiler betaalt» onderschrijft? Welke maatregelen kunnen hieruit voortvloeien voor Nederland? En wat wordt bedoeld met de opmerking dat het voornemen van de Commissie om in de Eurovignetrichtlijn differentiatie op basis van CO₂-emissies mogelijk te maken daarom kan worden ondersteund. Hoe wordt erop toegezien dat toekomstige voorstellen tot verruiming van deze Richtlijn niet tot verdere (administratieve) verplichtingen voor lidstaten leiden? Kan worden toegelicht wanneer er mogelijk uit de wetgevende voorstellen die zijn aangekondigd gevolgen voortvloeien voor de regeldruk en administratieve lasten?

Kan de Minister toelichten hoeveel inkomsten er worden begroot de komende jaren met het Eurovignet? En op welke wijze het Eurovignet wordt aangepast? Wordt hierbij rekening gehouden met de door de Nederlandse transportsector gedane investeringen in verduurzaming van het wagenpark? Welke varianten worden onderzocht en wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Kan de Minister bevestigen dat alle nieuwe laadpalen in Nederland voorzien moeten zijn van Open Charge Point Protocol (OCPP) inzake elektrische laadinfrastructuur? Wat zijn nu precies de afspraken in Europa en hoe wordt dit in de rest van Europa geïmplementeerd? Kan hierbij een overzicht worden gegeven van de positie van de andere lidstaten ten aanzien van het Europees borgen van open standaarden en open protocollen?

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de Commissie tijdens de Transportraad haar Europese strategie voor het reduceren van broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitssector zal toelichten. Deze sector draait nu nog hoofdzakelijk op fossiele brandstoffen. Ondanks de in het verleden geboekte vooruitgang rondom de brandstofefficiëntie van voertuigen is vanwege de toenemende vraag naar vervoer nauwelijks sprake van een kleinere klimaatopgave. Deze leden pleiten voor vergroening door onder andere in te zetten op elektrisch rijden. In Europees kader zijn daarbij normalisatie en interoperabiliteit van belang, onder meer om barrières voor het opladen van elektrische voertuigen in de EU uit de weg te ruimen. De leden van de PvdA-fractie vragen in dit kader op welke wijze aan de motie-Vos (Kamerstuk 30 196, nr. 441) over nieuwe elektrische auto's in 2025 invulling wordt gegeven door het Nederlandse kabinet.

In de Europese strategie voor Emissiearme Mobiliteit staat dat «overal in de EU moet worden overgeschakeld naar een wegenbelasting op basis van de daadwerkelijk gereden kilometers: een dergelijke belasting strookt beter met het beginsel dat de vervuiler of de gebruiker betaalt.» De leden van de PvdA-fractie hechten aan het belang van het principe «de vervuiler betaalt», maar vragen wat er wordt bedoeld met deze zin. Kan Nederland worden gedwongen een kilometerheffing in te voeren, en zo ja, op grond waarvan kan de Europese Commissie dat aan lidstaten opleggen? Wat de leden van de PvdA-fractie betreft ligt er voor de EU wel een rol om bijvoorbeeld elektronische tolheffingssystemen interoperabel te maken, maar de keuze voor het al dan niet invoeren van een kilometerheffing dient aan de lidstaten zelf over te worden gelaten.

De leden van de PvdA-fractie vragen voorts, mede in relatie tot de ontwikkelingen in Duitsland en België, hoe het staat met het voorstel over de vergroting van interoperabiliteit van tolsystemen European Electronic Toll Service (EETS) en wat de inzet van de Minister is bij het voorstel van het Eurovignet.

De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen over de Europese laadinfrastructuur. Zij maken zich zorgen dat er straks binnen de EU te veel standaarden zijn en vragen of er vanuit het kabinet op Europees niveau aandacht is voor open protocollen en standaarden. Zijn in Nederland alle laadpalen voorzien van het OCPP? Hoe zit dit in andere EU-landen? Welke ontwikkelingen zijn er op het gebied van smart charging, zodat een elektrische auto ook weer kan terugladen aan het elektriciteitsnet? Hoe wordt deze ontwikkeling binnen de EU gestimuleerd?

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van de mededeling emissiearm transport of de Minister vergaande besluiten over het Eurovignet (i.c. wegbeprijzing), en EETS (i.c. EU electronic toll services) verwacht. Als dat het geval is, dan verwachten deze leden een stevige stellingname van de Minister ten opzichte van de beide buurlanden België en Duitsland vanwege de eenzijdige en ongunstige invoering van tol aldaar. Wat zal de inzet van de Minister zijn bij de twee verordeningen (Eurovignet en EETS)?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat op de agenda het EU-voorstel Mededeling EU-strategie emissiearm transport (COM (2016) 501) staat. Erkend wordt dat vervoer verantwoordelijk is voor bijna een kwart van de broeikasgasemissies in Europa en de belangrijkste oorzaak is van luchtverontreiniging in de steden. Beschikt de Minister over objectieve, wetenschappelijk gevalideerde analyses die aangeven hoe het EU-doel om tegen 2050 de broeikasgasemissies van het vervoer met ten minste 60 procent ten opzichte van 1990 terug te dringen, kan worden bereikt? Zo ja, kunt u aangeven waarin de aanpak van de afzonderlijke Europese lidstaten hiervan afwijkt en welke gevolgen dit bij ongewijzigd beleid heeft voor het behalen van dit EU-doel?

Hoe zal de Minister er kortom aan bijdragen dat de gestelde EU-doelen gerealiseerd kunnen worden en hoe vertaalt zij dit EU-doel naar Nederlands beleid? Hoe zorgt het kabinet er bijvoorbeeld voor dat het in het Energieakkoord gestelde aantal Nederlandse e-auto's per 2020 behaald wordt? Hoe komt de Minister tegemoet aan de in het EU-voorstel over emissiearm transport geuite wens om emissiearm vervoer de komende tien jaar te versnellen?

De leden van GroenLinks vragen welke maatregelen Europabreed getroffen moeten worden om emissiearme mobiliteit te realiseren. Wat is er bijvoorbeeld voor nodig om ervoor te zorgen dat de Europese laadinfrastructuur interoperabel is? Is de bestaande nationale laadinfrastructuur in de verschillende lidstaten op elkaar afgestemd, zodat een e-automobilist zich door de gehele EU kan verplaatsen? Klopt het dat, om dit te realiseren, alle nieuwe laadpalen voorzien moeten zijn van OCPP en is de Minister van plan dit te bewerkstelligen? Hoe worden open standaarden voor laadpalen voor elektrische auto's doorgezet naar een systeem van open protocollen zoals OCPP? Kan de Minister de Kamer informeren over de ontwikkelingen inzake het Europees realiseren van open standaarden en open protocollen om de interoperabiliteit van de Europese laadinfrastructuur te verbeteren?

Algemene vergadering van ICAO

De leden van de VVD-fractie horen graag wat het gevolg van het ICAO-akkoord inzake luchtvaartemissie voor de zogenaamde «stop the clock»-regelgeving zal zijn. Gaat deze definitief van tafel? Zo nee, waarom niet? En wat is het standpunt van Nederland ter zake, mede gezien de aangenomen motie-Dijkstra (Kamerstuk 34 550-XII, nr. 31)?

Voorgangsoverzicht van Europese I&M-dossiers

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat waar het gaat om de Europese luchtvaartdossiers die «vastzitten» in de Raad de kwestie omtrent Gibraltar daaraan ten grondslag lijkt te liggen. Deelt de Staatssecretaris deze analyse en zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de Nederlandse inzet ten aanzien van het deblokkeren van deze dossiers, waaronder zaken als Single European Sky? Wat is de voortgang op het Gibraltar-dossier en welke pogingen onderneemt Nederland om daarin beweging te krijgen? Zijn er onlangs ontwikkelingen geweest die invloed hebben op dat proces en/of ertoe kunnen leiden dat er openingen ontstaat, zoals de Brexit?

Duitse tol

De leden van de VVD-fractie verzoeken de Minister in te gaan op de voortgang van de voornemens voor Duitse tolheffing. Welk voorstel ligt er nu voor en wat betekent dat voor de Nederlandse automobilist en vrachtwagenchauffeur? Klopt het dat de Europese Commissie toestemming heeft gegeven voor de gewijzigde plannen? Zo nee,

wanneer verwacht de Minister dat wel en op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Is de Minister inmiddels ook het gesprek aangegaan met haar Belgische collegae over de overlast van sluipverkeer door de Belgische tolheffing? Heeft zij hun gevraagd of de Belgische overheid een deel van haar nieuwe verkeersinvesteringen wil inzetten ter verbetering van de verbindingen met Nederland en daarmee voor een ontlasting van het sluipverkeer? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, wanneer gaat de Minister het gesprek aan?

Verslag juli 2016

De leden van de VVD-fractie horen graag welke aanvullende nationale wetgeving er precies is aangenomen in Frankrijk en Duitsland inzake de sociale aspecten op het terrein van wegvervoer en de binnenvaart. Wat betekent die voor de Nederlandse transport- en binnenvaartsector qua concurrentiepositie en qua administratieve lasten?

Wanneer komt de Europese Commissie met de herziening van de Detacheringsrichtlijn? Welke voorstellen worden er onderzocht? Wat is de stand van zaken van de (implementatie) van de Handhavingsrichtlijn? Wat betekent die concreet voor de inning van boetes die voortkomen bijvoorbeeld uit de sociale wetgeving in de transportsector, zoals de rij- en rusttijdenwet? Kunnen boetes nu worden geïnd? Zo nee, waarom niet, wat is daarvoor nodig en wanneer is dit voorzien?

Deze leden vragen wat de stand van zaken is van de Verklaring van Amsterdam over zelfrijdende voertuigen. Op welke wijze wordt de implementatie nu vormgegeven? Wat is de doelstelling van een contactpunt en Europese website over fietsbeleid? Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Vindt de Minister dit een taak van de Europese Commissie? En wordt er ook een bijdrage gevraagd van de nationale lidstaten? Zo ja, welke?

II Reactie van de bewindspersoon

Inleiding

Hierbij bied ik u de reactie aan op de vragen van uw Kamer in het schriftelijk overleg voorafgaand aan de Transportraad van 1 december 2016 in Brussel. Ik beantwoord de vragen mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Vooraf sta ik graag stil bij de AOB-punten die de laatste dagen zijn toegevoegd aan de agenda van de Transportraad.

De Commissie zal de Raad informeren over het onderwerp vrouwen in transport. De Commissie wil dat meer vrouwen in de transportsector gaan werken om in de transportsector te werken. Hierover loopt momenteel een EU-brede consultatie. Vrouwen zijn zeer in de minderheid en bovendien ligt de gemiddelde leeftijd in de transport sector erg hoog.

Daarnaast wil de Commissie graag een terugkoppeling geven van de laatste IMO-vergadering. Er is in oktober in de milieucommissie van IMO een aantal belangrijke besluiten genomen voor de scheepvaart, welke zullen bijdrage aan betere luchtkwaliteit en het behalen van klimaatdoelen. De IMO gaat nu werken aan een strategie voor CO₂-reductie.

Tot slot heeft Cyprus een AOB punt aangevraagd met betrekking tot luchtvaartovereenkomsten waarin de Commissie verzocht wordt zich aan het mandaat te blijven houden, in het bijzonder als het gaat om Turkije.

Veiligheid passagiersschepen

De leden van de VVD fractie hebben vragen gesteld over de certificering van zeilschepen en met name of de voorstellen alleen gelden in Nederland voor de binnenvaart en niet voor traditionele zeilschepen die ook in andere landen in Europa varen. In vervolg hierop vraagt de VVD fractie of de Minister bereid is zich in te spannen bij de transportraad of op enig ander moment voor een internationale erkenning van een Nederlandse certificering van de internationale bruine vloot.

De herziening van de Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen betreft uitsluitend zeegaande passagiersschepen en staat los van de vaart op binnenwateren.

Voor de certificering van zeegaande passagiersschepen moet onderscheid gemaakt worden tussen nationale en internationale vaart. Het eerste betreft de vaart over zee tussen havens binnen een Europese lidstaat. Het tweede betreft de vaart tussen havens van verschillende Europese lidstaten en/of niet Europese landen.

De richtlijn waar het in deze voorstellen om gaat (2009/45/EG) heeft betrekking op de nationale zeevaart. Het specifiek uitsluiten van zeilschepen van de werkingssfeer van deze richtlijn betekent dat zeilschepen voor de zeevaart in nationale wateren niet volgens deze richtlijn gecertificeerd hoeven worden, maar volgens nationale normen op basis waarvan het schip een nationaal veiligheidscertificaat ontvangt. Met een dergelijk certificaat kan een zeilschip nationale zeereizen maken binnen een Europese lidstaat.

Voor de internationale vaart zal het kabinet zich inspannen voor een oplossing op basis van de Nederlandse veiligheidseisen voor zeilschepen en om daarvoor vervolgens internationale/ Europese acceptatie te verkrijgen.

De leden van de VVD fractie hebben vragen gesteld over welke rol de Commercial Cruising Vessels (CCV) regels blijven of gaan spelen in Europa en of de Minister bereid is om in overleg met de sector te onderzoeken of nieuwe, onder NL vlag gebouwde motorjachten gecertificeerd kunnen worden door de «Rina motoryachts» afdeling ipv «Rina sailing yachts» omdat het onderschip nagenoeg overeen komt met een motorjacht.

De regels voor Commercial Cruising Vessels (CCV) zijn in 2004 verschenen en ontwikkeld in samenwerking met de Nederlandse jachtbouw industrie, met als doel grote in Nederland gebouwde jachten volgens deze regels te certificeren. De ontwikkeling van deze regels was in feite een update van de op dat moment geldende regels voor (traditionele) zeilschepen, die daarmee tevens geschikt werden gemaakt voor motorjachten.

Het kabinet is recent een evaluatie gestart van deze regels en de voorlopers daarvan. De uitkomst van deze evaluatie moet leiden tot veiligheidsregels voor zeilschepen en motorjachten die naar huidige maatstaven een goed veiligheidsniveau bewerkstelligen. Het kabinet is voornemens voor deze veiligheidsregels internationale acceptatie te verkrijgen. Indien de certificering vervolgens geschiedt door RINA, is het aan RINA om te bepalen welke afdeling dit uitvoert.

De leden van de VVD fractie hebben vragen gesteld over wat de betekenis is van de voor 2017 vanuit de Europese Commissie verwachte follow up over kleine passagiersschepen om grensoverschrijdende handel en activiteiten te versimpelen en of de internationale acceptatie van

Nederlandse veiligheidseisen voor zeilschepen ook hier besproken kan worden.

Naast het voorstel om zeilschepen en schepen die industrieel personeel vervoeren van de werkingssfeer van de Europese richtlijn 2009/45/EG uit te sluiten, was er tevens een voorstel om ook passagiersschepen met een lengte van minder dan 24 m uit te sluiten. De reden hiervoor was dat dergelijk kleine schepen vaak maatwerk vereisen. De Europese Commissie is voornemens om voor deze groep schepen veiligheidseisen te ontwikkelen met meer flexibiliteit, die op vrijwillige basis door de lidstaten toegepast kunnen worden. Dit kan grensoverschrijdende handel en activiteiten faciliteren.

Het vraagstuk van het verkrijgen van internationale acceptatie voor Nederlandse veiligheidseisen voor zeilschepen staat hier los van. Dit geschiedt op internationaal niveau via de IMO.

De leden van de VVD fractie hebben vragen gesteld over het doel van de Europese richtlijnen 98/41/EG en 2010/65/EU en of veerboten al hun opvarenden moeten registreren, wat een registratie in dit geval inhoudt en of informatie over aantallen voldoende is.

De huidige richtlijn bepaalt dat scheepvaartmaatschappijen het aantal en informatie over opvarenden van passagiersschepen (alle zeeschepen die meer dan 12 passagiers vervoeren) bij vertrek moeten registreren en beschikbaar moeten houden voor Search and Rescue doeleinden voor het geval dat het schip in een noodsituatie terecht komt.

De wijzigingsvoorstellen betreffen de manier van registreren: in de nieuwe situatie sturen de scheepvaartmaatschappijen de informatie over opvarenden van passagiersschepen via het Maritieme Single Window naar de autoriteiten. Het Maritieme Single Window is het loket waar de scheepvaart elektronisch haar meldingen moet doen (Richtlijn 2010/65/EU). De informatie over opvarenden betreft het aantal opvarenden en de voor- en achternamen, geslacht, nationaliteit en geboortjaar van elk. Het aantal opvarenden moet door alle schepen worden opgegeven, de overige informatie alleen als het schip een lange reis maakt (>20 zeemijl).

Het gebruik van het Maritieme Single Window impliceert dat de informatie elektronisch moet worden aangeleverd. Dit kan het registreren en beschikbaar hebben van informatie over opvarenden voor SAR doeleinden eenvoudiger en secuur maken.

Het kabinet hecht er belang aan dat de informatie van opvarenden snel ter beschikking komt van de Kustwacht in geval van een ongeluk. Nederland is dan ook voorstander van het voorstel mits de wijzigingen leiden tot een verbetering van de huidige registratieprocedures en mits de aanpassingen van het Maritieme Single Window en de kosten die daarmee gemoeid zijn niet buitensporig groot zijn.

De leden van de PvdA fractie hebben vragen gesteld of er bij de herziening van deze regelgeving overleg is geweest met de sector en of hun standpunt is gehoord en is meegenomen in de herziening? Voorts vragen de leden van de PvdA fractie of het kabinet met hen van mening is dat het belangrijk is bijvoorbeeld scheepseigenaren hierbij te betrekken omdat de herziening hun op extra kosten zou kunnen jagen.

De herziening van de Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen is gericht op vereenvoudiging en verbetering van de effectiviteit en efficiency van de regelgeving. Het gaat daarbij met name om

uitsluiting van bepaalde scheeptypes met specifieke kenmerken (zeilschepen en schepen die industrieel personeel vervoeren) en het stroomlijnen van inspectieregimes en informatiestromen.

Het kabinet hecht groot belang aan overleg met belangenorganisaties – waaronder ook die van scheepseigenaren – wanneer er wijzigingen, zoals in dit geval van de Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen, worden voorgesteld. Dat is ook in dit geval gebeurd.

Ook heeft de Europese Commissie voor het formuleren en onderbouwen van de voorstellen die zijn gedaan zowel publieke als gerichte consultaties gehouden.

De leden van de CDA fractie hebben vragen gesteld of in een gelijktijdige invoering van nadere maatregelen (in elk geval voor landen die aan de Noord- en Waddenzee liggen i.v.m. gelijk speelveld) is voorzien?

Ja, het betreft voorstellen ter wijziging van bestaande Europese richtlijnen. Per voorstel is voorzien in een gelijktijdige inwerkingtreding in alle Europese lidstaten.

Luchtvaartveiligheid/EASA

De leden van de VVD-fractie vragen of de inzet van Nederland voor een goede informatievoorziening op het vlak van veiligheid en samenwerking boven conflictzones naar verwachting wordt gesteund door de andere lidstaten en hoe dit onderwerp naar verwachting ligt in het Europees Parlement.

Tijdens de Transportraad in juni 2016, onder het Nederlands voorzitterschap, heeft Europees Commissaris Bulc het Europese High Level Task Force rapport over Conflict Zones gepresenteerd. De Staatssecretaris van IenM heeft de andere lidstaten opgeroepen om de aanbevelingen om te komen tot betere informatie-uitwisseling in Europa te steunen. Het rapport is ook aan uw Kamer gezonden. Tijdens het Nederlands voorzitterschap is in het lopende proces van de herziening van de EASA basisregelgeving een artikel opgenomen om EASA een rol te geven in het verspreiden van informatie over conflictgebieden.

Het totale pakket aan wijzigingen van de EASA basisregelgeving was te uitgebreid om nog tijdens het Nederlands voorzitterschap af te ronden. Het conceptartikel over conflictgebieden mocht op brede steun rekenen. Het pakket komt nu tijdens het Slowaakse voorzitterschap op de Transportraad aan de orde. De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft zich in positieve zin over de rol van EASA uitgesproken, maar het parlement moet de basisregelgeving nog behandelen. Daarna zullen de Raad en het parlement nog over de teksten moeten spreken. De finale besluitvorming zal naar verwachting tijdens het Maltees voorzitterschap, in de eerste helft van 2017, plaatsvinden.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven bij welke andere Europese landen zij weerstand verwacht ten aanzien van de veranderde regelgeving omtrent vliegen over conflictgebieden.

Tijdens het Nederlands voorzitterschap is een concept artikel in de EASA basisregelgeving opgesteld over de rol van EASA in het verspreiden van informatie. Deze tekst kan op brede steun rekenen bij de andere lidstaten. Het is onderdeel van het hele pakket van de gewijzigde EASA basisregelgeving, dat tijdens de Transportraad onder het Slowaakse voorzitterschap aan de orde komt.

De leden van de CDA fractie vragen of de teksten zoals die nu voor het noodmechanisme zijn overgebleven en die handelen over de conflict-zones voldoende en conform de Nederlandse inzet, zijn.

Het artikel over het noodmechanisme voor autoriteiten die niet aan hun verplichtingen voldoen, is niet meer opgenomen in voorliggend concept van de EASA verordening. Nederland is wel voorstander van een dergelijk mechanisme. De verwachting is dat dit weer op tafel komt in de onderhandelingen met het Europees Parlement.

Nederland heeft zich onder het voorzitterschap tijdens de eerste helft 2016 ingespannen om een breed draagvlak te verwerven bij de lidstaten voor deze concepttekst over de conflictzones. In de huidige concepttekst is geen EASA aanwijzingsbevoegdheid opgenomen. De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft wel een dergelijk voorstel gedaan. Het Europees Parlement heeft zich hier nog niet over uitgesproken. Het is mogelijk dat deze aanwijzing ter sprake komt bij de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister ervan overtuigd is dat hetgeen er vastgelegd wordt over informatiedeling in het kader van vliegen boven conflictgebieden ook werkbaar en effectief zal zijn en wat de Nederlandse inzet zal zijn op dit punt.

Nederland heeft het initiatief genomen om tijdens het Nederlands voorzitterschap deze aanvulling op de EASA basisregelgeving op te stellen. Het conceptartikel wordt breed gesteund door de andere lidstaten. De verwachting is dat het artikel werkbaar en effectief is, omdat EASA waar mogelijk de informatie baseert op Europees afgestemde informatie-uitwisseling. Gaande de rit zal meer ervaring worden opgedaan met het verspreiden van informatie door EASA.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven of zij tevreden is met de overeengekomen passages inzake het noodmechanisme, te weten voorstellen om bepaalde regelgevende taken van het agentschap vanuit de door luchtvaartmaatschappijen betaalde routecharges te financieren. Ook vragen de leden van de D66-fractie hoe de Minister aankijkt tegen de financiering van EASA, bijvoorbeeld d.m.v. het introduceren van routecharges. De leden van deze fractie vragen de Minister om aan te geven of dit niet kan leiden tot een concurrentienadeel voor Europese luchtvaartmaatschappijen, aangezien de charges kunnen leiden tot extra kosten. Ook de leden van de CDA-fractie vragen of er routecharges worden geïntroduceerd voor financiering EASA? Dit leidt tot extra kosten voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM.

Nederland heeft zich met vele andere EU lidstaten uitgesproken tegen het voorstel om EASA te financieren uit route charges, aangezien dit de kosten van vooral de Europese luchtvaartmaatschappijen verhoogt en afbreuk doet aan hun concurrentievermogen. In het meest recente tekstvoorstel van de EASA basisverordening zoals dit wordt voorbereid voor besluitvorming in de Transportraad is de betreffende tekst verwijderd.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af hoe het convenant dat is gesloten met de luchtvaartsector over het vliegen over conflictgebieden zich verhoudt tot de Europese maatregelen en of andere landen dergelijke convenanten ook (kunnen) afsluiten. Hierbij zou internationale samenwerking leidend moeten zijn volgens de leden van de PvdA-fractie.

Het Europese overleg is een goede aanvulling op het overleg tussen de convenantpartners. Tevens is aangegeven dat waar mogelijk bij de informatiedeling tussen de overheid en de sector gebruik wordt gemaakt van informatie op Europees niveau, het zogeheten DGHOME overleg. Het convenantoverleg wordt ook benut om enerzijds informatie uit het Europese overleg te verspreiden en anderzijds vragen mee te geven aan het Europese overleg.

Het is niet van alle Europese landen bekend of en hoe overleg tussen overheden en de sector is ingevuld: dat is een nationale bevoegdheid. Wel is bekend dat verschillende landen een dergelijk overleg kennen. De resultaten van het Europees overleg worden weer benut door EASA voor het uitvaardigen van Safety Information Bulletins over conflictgebieden.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister aan kan geven op welke gronden is aangetoond dat aanvullende eisen voor cabinebemanning er inderdaad toe leiden dat het veiligheidsniveau wordt verhoogd. Met andere woorden: kan de Minister aangeven dat het hier niet gaat om een stukje schijnveiligheid, maar om het boeken van substantiële winst in termen van veiligheid, waardoor consequenties in termen van regeldruk en kosten voor Europese luchtvaartmaatschappijen geoorloofd kunnen zijn? Ook de leden van de CDA-fractie vragen of er extra eisen komen voor cabinebemanning (stewards en stewardessen). Dit voegt weinig tot niets toe aan veiligheid en leidt wel tot extra regeldruk en kosten voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM.

In de nieuwe voorstellen worden op het terrein van cabinebemanning geen veranderingen doorgevoerd ten opzichte van de huidige verordening. Er worden geen additionele eisen aan de luchtvaartmaatschappijen opgelegd die kostenverhogend zijn of extra regeldruk opleggen. Nederland is bij de ontwikkeling van EU regelgeving altijd kritisch op onderdelen als proportionaliteit en administratieve lasten voor bedrijven en de autoriteiten.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het sneller en minder controleren in het kader van een risico-gestuurde aanpak zich verhoudt tot het behouden van de hoge veiligheidsstandaarden. Zij vragen tevens wat wordt bedoeld met de term «prestatiegerichte aanpak». Deze leden vragen zich daarmee af of de veiligheid niet onder druk komt te staan.

Binnen de Europese Unie zijn bij de totstandkoming van de regelgeving duidelijke afspraken gemaakt over de eisen waaraan bedrijven, vliegtuigen, systemen en personeel moeten voldoen. Daarbij wordt gekeken naar de risico's en de proportionaliteit van de regelgeving.

De invoering van het veiligheidsmanagementsysteem heeft mede bijgedragen aan het creëren van een beter veiligheidsbewustzijn bij de luchtvaartmaatschappijen, alsmede een adequate risico-inschatting. Op basis daarvan worden, indien noodzakelijk, mitigerende en veiligheidsverhogende maatregelen genomen. Ook dient de luchtvaartmaatschappij de eigen veiligheidsprestatie te beschrijven met prestatie-indicatoren en prestatiedoelen.

Het EU toezicht zal meer en meer plaatsvinden op basis van een risico-analyse van de activiteiten van een luchtvaartbedrijf en tevens een inschatting van het prestatieniveau van het bedrijf. Deze zogenoemde prestatiegerichte aanpak zal zich met name richten op de risico's, de minder goed presterende bedrijven en de frequentie waarop inspecties worden uitgevoerd. Het is een verantwoorde manier om de capaciteit van

de autoriteiten efficiënt in te zetten op onderdelen met het grootste risico, waardoor de veiligheid niet onder druk komt te staan.

De leden van de CDA fractie vragen of de komst van mogelijkheden om meer proportionaliteit en flexibiliteit in de regelgeving te introduceren gerelateerd aan de risico's van specifieke activiteiten, niet zal leiden tot een lager veiligheidsniveau. Een grotere flexibiliteit gaat in de regel gepaard met minder invloed op veiligheid. Is de Minister tevreden met de voorstellen die er nu liggen, zo vragen deze leden.

Nederland steunt de voorgestelde flexibilisering van de Europese regelgeving met meer mogelijkheden voor een proportionele invulling gerelateerd aan de risico's van de specifieke activiteiten. Proportionaliteit en flexibilisering van regelgeving zal niet leiden tot een lager veiligheidsniveau. Een luchtvaartbedrijf zal altijd aan de voorgeschreven eisen en de omschreven aanvaardbare wijze voor naleving moeten voldoen. Als een bedrijf hiervan wil afwijken kan dit alleen na goedkeuring van de luchtvaartautoriteit en alleen als aantoonbaar een gelijkwaardig veiligheidsniveau wordt aangetoond door middel van een risicoanalyse.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af wat de status is van de verordening inzake EASA na deze «Algemene Oriëntatie» en wanneer de regering volgende stappen verwacht.

De Raad hoopt op 1 december 2016 een politiek akkoord over de positie van de Raad vast te stellen. De Transportcommissie van het Europees Parlement heeft 10 november jl. haar positie vastgesteld. De verwachting is dat onder Maltees Voorzitterschap de onderhandelingen tussen Raad en Europees Parlement plaatsvinden. Mogelijk kan dan juni 2017 een akkoord worden bereikt.

De leden van de CDA fractie vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda of verduidelijkt kan worden wat de relatie is tussen de Europese verordening voor luchtvaartveiligheid en het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector.

Als gevolg van meer proportionele regelgeving, het verminderen van de administratieve regeldruk en het beter kunnen inspelen op innovatieve ontwikkelingen, wordt een positief effect op de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartindustrie verwacht.

De leden van de PvdA-fractie wijzen op de geluiden die zij ontvangen over het feit dat piloten soms te veel overuren draaien en daardoor te lang in de lucht zijn. Dit kan tot oververmoeidheid leiden en de veiligheid van passagiers en bemanning in gevaar brengen. Deelt de regering de mening van de leden van de PvdA-fractie dat het uitbreiden van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaart niet ten koste mag gaan van gezonde arbeidsvoorwaarden voor piloten? Hoe voorziet deze herziening in het bestrijden van deze excessen?

Concurrentie in de luchtvaartsector mag op geen enkele wijze passagiers en bemanning in gevaar brengen of ten koste gaan van de gezondheid en het welzijn van de bemanning. Alle EU maatschappijen moeten zich houden aan de maximale werk en minimale rusttijdenregelingen zoals vastgesteld in de Europese FTL verordening (83/2014). Deze biedt voldoende waarborgen voor een veilige vluchtuitvoering. Hoe daarbinnen de inzet van piloten plaatsvindt, is niet aan de overheid maar aan de luchtvaartmaatschappijen zelf. Bij de planning van de diensten moet de luchtvaartmaatschappij rekening houden met het verband tussen de frequentie en het patroon van de dienst- en rustperiodes en met de

cumulatieve effecten van lange diensten, gecombineerd met minimale rustperiodes om vermoeidheidseffecten bij de bemanning te voorkomen en een veilige vliegoperatie te garanderen. Binnen deze wettelijke vereisten van arbeids- en rusttijden voor piloten kunnen luchtvaartmaatschappijen bovendien CAO afspraken met elkaar maken voor wat betreft de arbeidsvoorwaarden.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe ver de onderhandelingen over de Europese productie-eisen van drones gevorderd zijn en wanneer de regering hier resultaten van verwacht.

Na diverse voorbereidende plannen publiceerde EASA op 22 augustus de Europese prototype rules voor drones, waarmee een eerste opzet is gegeven voor de daadwerkelijke ontwikkeling van Europese regels voor drones. Deze voorgenomen regelgeving wordt momenteel besproken met de Europese lidstaten en andere (industriële) belanghebbenden.

EASA is bezig een expert group op te richten om de Europese regels verder vorm te geven. Ik heb aangegeven actief te willen deelnemen aan deze groep. Zodra deze groep zijn werk heeft afgerond zal EASA een formele consultatie over de regels uitvoeren, conform het EASA regelgevingproces.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven bij welke andere Europese landen zij weerstand verwacht ten aanzien van de veranderde regelgeving omtrent drones, en welke weerstand zij verwacht?

De voorgenomen Europese regelgeving wordt door bijvoorbeeld België als te liberaal gezien, terwijl andere landen zoals met name Frankrijk en Finland de regelgeving als te beperkend zien. Gezien de geografie en de drukte van het luchtverkeer kan een bepaalde vlucht in het ene gebied, bijvoorbeeld in Noord-Finland, als relatief risicoarm bestempeld worden, terwijl eenzelfde vlucht in een ander gebied, bijvoorbeeld in de Randstad, een hoger risico met zich mee brengt. Dit stelt grenzen aan strikt uniforme regels voor drones in heel Europa.

Ik zet in op Europese regelgeving die voldoende flexibiliteit bieden voor de lidstaten zodat de regels in alle landen goed toepasbaar zijn en het daadwerkelijke risico van vliegen met een drone afdekken.

De leden van de CDA-fractie vragen of veiligheid absolute prioriteit is bij dronesregelgeving.

De Europese plannen voor drones zijn gericht op de ontwikkeling van de Europese dronesmarkt. Hierbij is de veiligheid van de luchtvaart een harde randvoorwaarde. Richting Europa blijf ik me hiervoor sterk maken en zet ik in op het realiseren van technologische maatregelen zoals registratie, identificatie en geofencing om de veiligheid te borgen. De door EASA voorgestelde regelgeving is erop gericht om de risico's van vliegen met drones af te dekken en zo de veiligheid borgen (risk based approach). Tegelijkertijd kan deze regelgeving niet te stringent zijn, zodat deze markt volledig tot ontplooiing kan komen.

De leden van de CDA fractie vragen inzake het commissievoorstel inzake een mandaat om de onderhandelingen te starten met Armenië over een open luchtvaart akkoord, of er een directe betrokkenheid tussen Nederland en Armenië op luchtvaartniveau en in economische zin is. Ook vernemen deze leden graag hoe zich dit verhoudt tot andere buurlanden van de EU en of met alle buurlanden dergelijke onderhandelingen lopen of reeds zijn afgerond.

Er is tussen Nederland en Armenië in 2014 al een open bilateraal luchtvaartakkoord afgesloten. Dit maakt het voor in Nederland en Armenië gevestigde luchtvaartmaatschappijen mogelijk om lijndiensten te onderhouden tussen Nederland en Armenië. Er zijn op dit moment echter geen rechtstreekse verbindingen tussen Nederland en Armenië.

Het mandaat tot een luchtvaartakkoord tussen de EU en Armenië gaat verder en beoogt een open luchtruim te creëren tussen de gehele EU en Armenië. Dit akkoord past binnen het streven van de Europese Unie om met haar nabuurlanden tot vergelijkbare open luchtvaartakkoorden te komen. Zo zijn er al open luchtvaartakkoorden afgesloten tussen de EU en onder meer Jordanië, Georgië, en Marokko en wordt onderhandeld met onder meer Azerbeidzjan en Turkije.

ICAO

De leden van de VVD-fractie vragen wat het gevolg van het ICAO-akkoord inzake luchtvaartemissie gaat zijn voor de zogenaamde «stop the clock-»regelgeving. Gaat deze definitief van tafel? Zo nee, waarom niet? En wat is het standpunt van Nederland terzake, mede gezien de aangenomen motie Dijkstra (Kamerstuk 34 550-XII, nr. 31)?

Nederland heeft de Europese Commissie gevraagd naar de wijze waarop met de luchtvaart in het EU ETS wordt omgegaan nu een ICAO resolutie op tafel ligt die gericht is op implementatie van een mondiaal systeem voor de internationale luchtvaart. De Europese Commissie heeft laten weten niet eerder dan begin 2017 met een voorstel te komen. Nederland is hierover in contact met andere Europese lidstaten en zal de aangenomen motie Dijkstra betrekken bij de standpuntbepaling. Nederland heeft van begin af aan ingezet op het voor de internationale luchtvaart invoeren van een mondiaal systeem voor CO₂-reductie. Uit oogpunt van level playing field en klimaat is dit de te prefereren optie.

Luchtvaart en Gibraltar

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat waar het gaat om de Europese luchtvaartdossiers die «vastzitten» in de Raad de kwestie omtrent Gibraltar daaraan ten grondslag lijkt te liggen. Zij vragen of de Minister deze analyse deelt en zo nee, waarom niet. Zo ja, wat de Nederlandse inzet is ten aanzien van het deblokkeren van deze dossiers, waaronder bijv. zaken als Single European Sky? De leden van de D66-fractie vragen voorts wat de voortgang is op het Gibraltar-dossier en welke pogingen Nederland onderneemt om daarin beweging te krijgen? Zijn er onlangs ontwikkelingen geweest die invloed hebben op dat proces en/of ertoe kunnen leiden dat er openingen ontstaat, zoals de Brexit?

Ik deel uw inschatting en zorg dat het soevereiniteitsgeschil rond Gibraltar tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk (VK) de voortgang op EU luchtvaartwetgeving, waaronder het SES 2+ pakket en passagiersrechten luchtvaart, belemmert. Zoals u weet ligt de kwestie in beide landen zeer gevoelig.

Vanuit de rol van EU Voorzitter heeft Nederland in de eerste helft van 2016 de partijen in gesprekken en per brief aangemoedigd om tot een oplossing te komen. Daarbij hebben wij ook vanuit de EU Voorzittersrol onze hulp aangeboden waar gewenst.

Voor de specifieke gevolgen op Single European Sky (SES) verwijs ik graag naar mijn eerdere antwoord op vragen van lid Elias over de «brandbrief van Europese luchtvaartmaatschappijen over de «kwestie

Gibraltar»» (20152016–2631, 25 mei 2016). Ik wil benadrukken dat Gibraltar weliswaar specifiek het voltooiën van de SES2+ wetgeving in de weg staat maar niet het lopende traject van implementatie van SES. Om die reden is het zaak dat de lidstaten daar met volle inzet aan blijven werken. Ik heb hier tijdens het Voorzitterschap ook steun voor gekregen.

Europese strategie voor emissiearme mobiliteit

Wegbeprijzing

De leden van de VVD vragen of de Minister kan toelichten wat wordt bedoeld met het uitgangspunt dat Nederland ook het belang van het principe «de vervuiler betaalt» onderschrijft? Welke maatregelen kan dit nog gaan betekenen voor Nederland?

Nederland onderschrijft het belang van het principe «de vervuiler betaalt». Het kabinet is echter geen voorstander van wegbeprijzing. Het kabinet zet primair in op bronbeleid binnen Europa om zuinige autos te stimuleren. Daarnaast wordt met de brandstofvisie de transitie naar emissiearme mobiliteit ingezet. Tot slot zijn er voordelen voor elektrisch rijden via fiscale maatregelen en subsidies.

De leden van de PvdA-fractie stellen vragen over de Europese Strategie voor Emissiearme Mobiliteit. Daarin staat dat «Overal in de EU moet worden overgeschakeld naar een wegenbelasting op basis van de daadwerkelijk gereden kilometers: een dergelijke belasting strookt beter met het beginsel dat de vervuiler of de gebruiker betaalt.» De PvdA-fractie hecht aan het belang van het principe «de vervuiler betaalt», maar vraagt zich af wat er wordt bedoeld met deze zin.

Wat de leden van de PvdA-fractie betreft ligt er voor de EU wel een rol om bijvoorbeeld elektronische tolheffingssystemen interoperabel te maken, maar de keuze voor het al dan niet invoeren van een kilometerheffing dient aan de lidstaten zelf over te worden gelaten. De PvdA vraagt of Nederland kan worden gedwongen een kilometerheffing in te voeren, en zo ja, op grond waarvan de Europese Commissie dat aan lidstaten kan opleggen?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij kan beaamen dat de Commissie niet mag eisen dat lidstaten over zouden moeten schakelen op beprijzing van gebruik op basis van de werkelijk gereden kilometers? Zij vragen of de Minister de mening van de leden van de VVD-fractie deelt, dat Europa op geen enkele manier met dit voorstel een kilometerheffing in Nederland mag afdwingen?

Op grond van de geldende Europese regelgeving kan Nederland niet worden gedwongen om een vorm van wegbeprijzing in te voeren. De Nederlandse vertaling van de mededeling spreekt ietwat ongelukkig van «moet», in de Engelse versie van de mededeling staat *should*, wat neerkomt op «zou moeten». Het kabinet heeft kennis genomen van de stelling van de Commissie dat wegbeprijzing op grond van gereden kilometers zou moeten worden ingevoerd om zo beter uitdrukking te geven aan de beginselen de vervuiler betaalt en de gebruiker betaalt, maar het regeerakkoord stelt uitdrukkelijk dat er in Nederland geen kilometerheffing komt. Het al dan niet invoeren van wegbeprijzing is een nationale beslissing en volgens Nederland moet dit ook in de toekomst zo blijven.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af – mede in relatie tot de ontwikkelingen in Duitsland en België – hoe het staat met het voorstel over de vergroting van interoperabiliteit van tolsystemen (EETS) en wat de inzet van de Minister is bij het voorstel van het Eurovignet.

De leden van de VVD vragen wat het voornemen van de Commissie om aan een herziening van de normen voor inter-operabele elektronische tolheffingsystemen te werken betekent voor Nederland. Ook de leden van de CDA fractie vragen naar aanleiding van de mededeling emissiearm transport of de Minister vergaande besluiten over het Eurovignet (i.c. wegbeprijzing), en EETS (i.c. EU electronic toll services) verwacht. Als dat het geval is dan verwacht deze fractie een stevige stellingname van de Minister ten opzichte van de beide buurlanden België en Duitsland vanwege eenzijdige en ongenueanceerde invoering van tol aldaar. Wat gaat de inzet van de Minister worden bij de twee verordeningen (Eurovignet en EETS), zo vragen zij.

De Europese Commissie verzamelt op dit moment input ten behoeve van herzieningsvoorstellen voor beide richtlijnen. Na de algemene consultatie van de EETS richtlijn, waarvan u recent de kabinetsreactie ontving, als bijlage bij de Kamerbrief met kabinetsreactie op diverse raadplegingen van de Europese Commissie, loopt momenteel een gerichte consultatie van stakeholders. Nederland zal ook hier haar belangen inbrengen. Daarnaast loopt momenteel een impact assessment van de Europese Commissie over de EETS richtlijn. Inmiddels is duidelijk dat herzieningsvoorstellen van beide richtlijnen pas eerste helft 2017 worden verwacht.

De herziening van de normen voor interoperabele elektronische tolheffingsystemen zal vooralsnog met name voor Nederlandse transportondernemingen een toegevoegde waarde hebben. Een betere interoperabiliteit verhoogt het gemak waarmee vrachtwagens door de verschillende tolsystemen rijden, waarbij het doel is dat per vrachtwagen, één zogenaamde OnBoardUnit (OBU – kastje in het voertuig) voldoende is. Nederland zet in de EETS richtlijn in op interoperabiliteit van systemen en op een juridische basis om te komen tot uitwisseling van gegevens voor de handhaving van buitenlandse overtreeders van tolsystemen. Daarnaast vindt het kabinet dat de invoering van wegbeprijzing een nationale beslissing is en blijft en ook het oormerken van eventuele inkomsten een nationale beslissing blijft. Ook bij de Eurovignetrichtlijn zal de inzet zijn, dat wegbeprijzing niet aan lidstaten verplicht mag worden opgelegd en dat de lidstaten vrij zijn dit al dan niet in te voeren.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het concreet betekent voor Nederland dat de Europese Commissie sommige beginselen van de Eurovignetrichtlijn wil verruimen tot bussen, touringcars, personen en bestelauto's.

De geldende Eurovignetrichtlijn is van toepassing op vrachtvoertuigen vanaf 3,5 ton. De gevolgen van een verruiming van het toepassingsgebied zullen afhankelijk zijn van de concreet voorgestelde maatregelen. Het herzieningsvoorstel wordt eerste helft 2017 verwacht. Het kabinet zal naar aanleiding daarvan een BNC-fiche opstellen en dit aan uw Kamer doen toekomen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe erop wordt toegezien dat toekomstige voorstellen tot verruiming van deze Richtlijn niet tot verdere (administratieve) verplichtingen voor lidstaten leiden. Kan worden toegelicht wanneer er mogelijk uit de wetgevende voorstellen die zijn

aangekondigd gevolgen voortvloeien voor de regeldruk en administratieve lasten.

Nederland is altijd alert op regeldruk en de mogelijke administratieve verplichtingen die kunnen optreden. Een herzieningsvoorstel voor de Eurovignetrichtlijn wordt de eerste helft van 2017 verwacht. Wanneer een voorstel wordt ontvangen, zal het kabinet zoals gebruikelijk een BNC-fiche aan de Tweede Kamer doen toekomen waarin wordt ingegaan op diverse aspecten, waaronder ook de hierboven genoemde.

Eurovignet

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan toelichten hoeveel inkomsten er worden begroot de komende jaren met het Eurovignet? En op welke wijze het Eurovignet wordt aangepast.

De geraamde opbrengst van het Eurovignet, in Nederland de belasting zware motorrijtuigen (BZM), bedraagt voor Nederland voor 2017 in totaal € 156 miljoen. Nederland zet overeenkomstig het regeerakkoord al geruime tijd in op het toespitsen van het Eurovignet op schonere vrachtwagens door een verdere differentiatie van de tarieven, zoals ook voorzien in de Eurovignetrichtlijn. Daarvoor is echter unanimititeit vereist.

De leden van de VVD-fractie vragen of hierbij rekening wordt gehouden met de door de Nederlandse transportsector gedane investeringen in verduurzaming van het wagenpark.

Waar de Nederlandse transportsector heeft geïnvesteerd in de verduurzaming van het wagenpark, zal dit zich terugbetalen in de toekomstige tariefstructuur van het Eurovignet, waar immers de schonere vrachtwagens een lager tarief zullen kennen dan meer vervuilende vrachtwagens.

De leden van de VVD-fractie vragen welke varianten worden onderzocht en wanneer de Kamer hierover wordt geïnformeerd.

De afgelopen jaren bestond in de Eurovignetgroep geen unanieme steun voor een nieuwe tariefstructuur. Tijdens de laatste bijeenkomsten van het Coördinatiecomité van het Eurovignetverdrag heeft Nederland opnieuw aangedrongen op meer differentiatie naar Euronormen. Inmiddels lijkt weer beweging te zijn gekomen in dit dossier. Op dit moment werken de lidstaten aan een nieuw voorstel voor aanpassing van de tarieven waarbij recht wordt gedaan aan verdere milieudifferentiatie en de huidige laagste tarieven behouden blijven voor de schoonste vrachtauto's. Ik heb goede hoop dat het kabinet in de loop van komend jaar een aanpassing van het Eurovignetverdrag aan uw Kamer zal kunnen voorleggen.

Emissiereductie

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer de vervanging van de huidige testprocedure (NEDC) door de meer realistische en wereldwijd geharmoniseerde WLTP-testmethode1 voor CO₂ en de invoering van de nieuwe RDE-testmethode2 voor de uitstoot van o.a. NO_x gereed is en wat dit betekent dit voor de Nederlandse automobilist.

De nieuwe testprocedure WLTP houdt onder andere een nieuwe rollenbanktest voor alle emissies in. Deze vervangt per 1 september 2017 voor nieuwe modellen de oude testprocedure NEDC. Een jaar later, 1 september 2018, geldt de nieuwe testprocedure voor alle modellen

(behalve enkele in aantal zeer beperkte eindserie modellen). Deze volgen wederom een jaar later, te weten 1 september 2019.

De Real Driving Emission test betreft de luchtkwaliteit en gaat voor nieuwe type personenauto's in per 1 september 2017. Twee jaar later, op 1 september 2019 geldt deze voor alle personenvoertuigen. Uw Kamer is hierover in de overzichtsbrief dieselfraude geïnformeerd. (Kamerstuk 31 209, nr. 176).

Voor de Nederlandse automobilist betekent dit dat voertuigen ook op de weg schoon zijn en niet enkel op de rollenbank. De consumenteninformatie over het brandstofverbruik en dito CO₂ uitstoot via de etikettering sluit straks beter aan bij de realiteit. In de Nederlandse showrooms krijgt het etiket een waarde die volgens de WLTP testmethodiek is gemeten. Deze waarde zal doorgaans hoger en dus realistischer zijn dan de huidige NEDC waarden.

De leden van de VVD-fractie vragen wat de Nederlandse inzet is voor de nieuwe CO₂-normen. De leden van Groen Links vragen hoe de Minister tegemoet komt aan de in het EU voorstel emissiearm transport geuite wens om emissiearm vervoer de komende tien jaar te versnellen? En welke maatregelen Europabreed getroffen moeten worden om emissiearme mobiliteit te realiseren?

Het kabinet vindt bronbeleid de beste manier om aan de milieudoelstellingen van de mobiliteitssector te voldoen. Het is belangrijk dat voertuigen in de praktijk even stil, schoon en zuinig zijn als op papier. Nederland zet derhalve in op strenge maar haalbare CO₂-normen voor de jaren 2025 en 2030. Het aanscherpen van emissienormen en het handhaven daarvan blijft de hoeksteen van het beleid. Normen creëren een gelijk speelveld, zorgen voor een voorspelbare markt, lokken aantoonbaar innovatie uit en zijn kosteneffectief om de klimaatopgave te realiseren. De Europese Commissie zal in 2017 met een nieuw voorstel komen voor normering na 2020. Samen met de ANWB, Stichting Natuur & Milieu en BOVAG heeft de Staatssecretaris in het kader van het SER Energieakkoord een position paper opgesteld over de toekomstige CO₂ normen. Als het Commissievoorstel bekend is zal de Nederlandse inzet via een BNC-fiche met uw Kamer worden gedeeld.

Hiernaast financiert en stimuleert de Europese Commissie innovatie en proeven op het gebied van groene mobiliteit in steden. De mededeling geeft de richting aan die de Europese Commissie de komende jaren op wil gaan om de klimaatopgave het hoofd te bieden. Het kabinet is blij dat de Commissie hierbij oog heeft voor de rol die vervoer en transport in steden daarbij speelt. Dit is in lijn met het Nederlands streven naar Zero emissie stadslogistiek, waarover het rijk, elf steden en vele private partijen een Green Deal hebben afgesloten. Op dit moment liggen er nog geen concrete voorstellen op tafel van de EC. Zodra dat het geval is, ontvangt u langs de gebruikelijke weg van het BNC-fiche de reactie van het kabinet.

De leden van de VVD-fractie vragen wat wordt bedoeld met het uitgangspunt dat Nederland ook het belang van het principe «de vervuiler betaalt» onderschrijft. Welke maatregelen kan dit nog gaan betekenen voor Nederland? En dat het voornemen van de Commissie om in de Eurovignetrichtlijn differentiatie op basis van CO₂-emissies mogelijk te maken daarom kan worden ondersteund. Hoe wordt erop toegezien dat toekomstige voorstellen tot verruiming van deze Richtlijn niet tot verdere (administratieve) verplichtingen voor lidstaten leiden?

Kan worden toegelicht wanneer er mogelijk uit de wetgevende voorstellen die zijn aangekondigd gevolgen voortvloeien voor de regeldruk en administratieve lasten?

Nederland onderschrijft het belang van het principe «de vervuiler betaalt». Het kabinet is echter geen voorstander van wegbeprizing. Het kabinet zet primair in op bronbeleid binnen Europa om zuinige autos te stimuleren. Daarnaast wordt met de brandstofvisie de transitie naar emissiearme mobiliteit ingezet. Ook zijn er voordelen voor elektrisch rijden via fiscale maatregelen en subsidies. De strategie van de Commissie en het feit dat de Commissie daarin het principe «de vervuiler betaalt» onderschrijft heeft geen verdere consequenties voor Nederland. De administratieve regeldruk kan pas worden beoordeeld op basis van concrete voorstellen. U wordt hierover per voorstel met een afzonderlijk bnc-fiche geïnformeerd.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het voornemen van de Commissie om consumenteninformatie via de etikettering van auto's te verbeteren en duurzame inkoop van voertuigen door overheden te bevorderen, concreet betekent voor Nederland.

Dit voornemen van de Commissie past binnen het nationale beleidskaders voor Maatschappelijk Verantwoord Inkopen.

In het Plan van Aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) Overheden 2015–2020 dat in september 2015 naar uw Kamer is gestuurd, wordt toegezegd dat overheden gezamenlijke afspraken en ambities voor MVI zullen formuleren en vastleggen. Hiertoe zal de Staatssecretaris op 8 december 2016 met bestuurders van medeoverheden het Manifest MVI ondertekenen. Overheden zeggen hierin toe binnen een half jaar na ondertekening een actieplan t.b.v. de specifieke invulling van MVI voor hun eigen organisatie op te stellen; de inkoop van voertuigen kan hierin een plaats krijgen.

Daarnaast geldt dat de milieucriteriadocumenten die overheden voor hun aanbestedingen kunnen benutten, jaarlijks worden geactualiseerd naar de meest recente inzichten en ontwikkelingen (bijvoorbeeld de Euronormen, het energielabel voor personenauto's, nieuwe eisen voor voertuigbanden, e.d.). Daarin worden ook de actualisaties van Europese criteria, waaronder de lopende actualisatie voor transport, verwerkt.

De leden van de VVD-fractie vragen wat het voornemen van de Commissie om de CO₂-uitstoot van vrachtauto's, bussen in stad- en streekvervoer en touringcars te verlagen concreet betekent voor Nederland. Ook vragen de leden wat het voornemen van de Commissie om te bewerkstelligen dat bij overheidsopdrachten voor bussen in het stads- en streekvervoer het gebruik van innovatieve voertuigen wordt bevorderd en omschakeling naar emissievrije technologie wordt versneld concreet betekent voor Nederland.

De Commissie wil bewerkstelligen dat bij overheidsopdrachten voor bussen, innovatieve voertuigen worden bevorderd. Dit is in lijn met het staande Nederlandse beleid. Op 15 april 2016 is het landelijk bestuursakkoord «Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus» getekend. Daarin is afgesproken dat partijen ernaar streven dat vanaf 2030 het busvervoer volledig uitstootvrij is aan de uitlaat en dat nieuwe bussen in 2025 gebruik maken van 100 procent hernieuwbare energie of brandstof die zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt. In verschillende concessiegebieden zien we zero-emissie bussen op grotere schaal geïntroduceerd worden.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister of zij beschikt over objectieve, wetenschappelijk gevalideerde analyses die aangeven hoe het EU-doel om tegen 2050 de broeikasgasemissies van het vervoer met ten minste 60 procent ten opzichte van 1990 terug te dringen. Zo ja, kan de Minister aangeven waarin de aanpak van de afzonderlijke Europese lidstaten hiervan afwijkt en welke gevolgen dit bij ongewijzigd beleid heeft voor het behalen van dit EU-doel? En hoe gaat de Minister er aan bijdragen dat de gestelde EU-doelen gerealiseerd kan worden en hoe vertaalt u dit EU-doel naar Nederlands beleid?

In het Europese Witboek Transport is het doel geformuleerd om in 2050 minimaal 60% van de CO₂ uitstoot in de transportsector te reduceren op basis van het niveau in 1990. Dit doel, als stip op de horizon, is gebaseerd op wetenschappelijke analyses. Het witboek is niet juridisch bindend, maar elke lidstaat afzonderlijk maakt plannen hoe dit doel te bereiken. Ik heb geen overzicht van alle afzonderlijke plannen. Het kabinet heeft de doelen vertaald naar nationaal beleid in het Energieakkoord. Hieraan ligt een wetenschappelijke analyse ten grondslag. Om de doelen te halen is streng bronbeleid essentieel. Het kabinet vindt bronbeleid de beste manier om aan de Europese doelstellingen van de mobiliteitssector te voldoen. Het is belangrijk dat voertuigen in de praktijk even stil, schoon en zuinig zijn als op papier. Nederland zet derhalve in op strenge maar haalbare CO₂-normen voor de jaren 2025 en 2030. Het aanscherpen van emissienormen en het handhaven daarvan blijft de hoeksteen van het beleid. Normen creëren een gelijk speelveld, zorgen voor een voorspelbare markt, lokken aantoonbaar innovatie uit en zijn kosteneffectief om de klimaatopgave te realiseren.

Duitse tol

De leden van de VVD-fractie verzoeken de Minister in te gaan op de voortgang van de Duitse tol voornemens. Welk voorstel ligt er nu voor en wat betekent dat voor de Nederlandse automobilist en vrachtwagenchauffeur? Klopt het dat de Europese Commissie toestemming heeft gegeven voor de gewijzigde plannen? Zo nee, wanneer verwacht u dat wel en op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

De Europese Commissie is in gesprek met Minister Dobrindt om te bezien of ze tot overeenstemming kunnen komen over het Duitse vignet op een wijze die in overeenstemming is met het EU recht. Minister Dobrindt heeft onlangs aangegeven dat een akkoord binnen handbereik is en ook de Europese Commissie bevestigt dat er vorderingen gemaakt worden. Echter, er zijn nog geen mededelingen gedaan over de concreet te maken afspraken.

Minister Dobrindt geeft aan dat een akkoord in november wordt verwacht. Het vignet waarover momenteel gesprekken worden gevoerd tussen Duitsland en de Europese Commissie betreft personenvoertuigen. Vrachtwagens vallen onder de reeds bestaande kilometerheffing voor vracht in Duitsland. Het Kabinet zal de Tweede Kamer informeren als er van officiële zijde mededelingen worden gedaan over de inhoud van de afspraken.

Belgische tol

De leden van de VVD-fractie vragen of u inmiddels ook het gesprek bent aangegaan met uw Belgische collegae over de overlast van het sluipverkeer van de Belgische tolheffing en of de Belgische overheid een deel van haar nieuwe verkeersinvesteringen wil inzetten ter verbetering van de verbindingen met Nederland en daarmee een ontlasting van het sluip-

verkeer? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, wanneer gaat u het gesprek aan?

De Minister heeft op 7 november 2016 haar Vlaamse collega Minister Weyts gesproken. Daarbij is het Nederlandse standpunt nogmaals uiteengezet, dat Nederland niet blij is met de Belgische kilometerheffing voor vrachtverkeer. Er komen zo vele verschillende systemen. Zij hinderen het grensoverschrijdend verkeer. Ook de zorgen over de gevolgen van sluipverkeer door Nederlandse dorpen zijn aan de orde geweest. Minister Weyts wil daar ook inzicht in en zal de informatie daarover in kaart brengen en met Nederland delen. Tot slot is de gelegenheid genomen om stelling te nemen tegen het voornemen van Minister Weyts om ook een kilometerheffing voor personenvoertuigen te ontwikkelen. Er is afgesproken dat Vlaanderen en Nederland elkaar blijven informeren.

Wat betreft verkeersinvesteringen heeft Minister Weyts geïnteresseerd gereageerd op het initiatief om grensoverschrijdende projecten en studies te bespreken zoals we dat in het kader van het MIRT binnen Nederland gewend zijn. De mogelijkheden voor zo'n overleg worden de komende maanden uitgewerkt.

De Minister heeft onlangs ook kennisgenomen van het bericht van provincie Noord-Brabant: volgens TNO onderzoek heeft de invoering van de kilometerheffing voor vracht in België geen merkbaar effect op het vrachtverkeer op de provinciale wegen in Nederland. RWS doet zoals eerder toegezegd onderzoek naar de verkeerseffecten in Nederland en zal de resultaten van TNO daarbij betrekken.

Elektrisch rijden

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bevestigen dat alle nieuwe laadpalen in Nederland voorzien moeten zijn van Open protocollen (OCPP) inzake elektrische laadinfrastructuur.

Jazeker. Nederlandse partijen hebben zelfstandig protocollen ontwikkeld waar de standaard OCPP uit voortgekomen is en deze standaard is door alle Nederlandse partijen omarmd.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wat hierover nu precies de afspraken zijn in Europa en hoe wordt dit in de rest van Europa geïmplementeerd?

En, zo vragen de leden van de Groen Linksfractie, kan de Minister de Kamer informeren over de ontwikkelingen in het Europees realiseren van open standaarden en open protocollen om de interoperabiliteit van de Europese laadinfrastructuur te verbeteren? Wat is er bijvoorbeeld voor nodig om ervoor te zorgen dat de Europese laadinfrastructuur interoperabel is? Zijn de bestaande nationale laadinfrastructuren op elkaar afgestemd, zodat een e-automobilist zich door de gehele EU kan verplaatsen? De leden van de Groen Linksfractie vragen voorts hoe open standaarden voor laadpalen voor elektrische auto's worden doorgezet naar een systeem van open protocollen zoals OCPP? Zowel de leden van de fracties van GroenLinks als die van de SP vragen of in NL alle laadpalen voorzien zijn van het protocol OCPP, hoe dit zit in andere EU landen en of de Minister van plan is dit te bewerkstelligen.

De Europese afspraken zijn vastgelegd in richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307). Deze richtlijn wordt momenteel in alle lidstaten geïmplementeerd. Het doel van de richtlijn is marktwerking te bevorderen door gemeenschappe-

lijke technische specificaties voor deze infrastructuur in de Europese Unie ten uitvoer te leggen en hiermee de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te bevorderen. De richtlijn stelt verder eisen aan oplaad- en tankpunten voor onder andere LNG, CNG, waterstof en elektriciteit. In de richtlijn is bijvoorbeeld opgenomen dat ad hoc toegang tot laadpalen in de hele EU altijd mogelijk moet zijn. Dat betekent dat een berijder van een elektrische auto kan opladen zonder lid te hoeven worden van de specifieke aanbieder van de laadfunctionaliteit.

Nederlandse partijen hebben zelfstandig protocollen ontwikkeld waar de standaard OCCP uit voortgekomen is, en deze standaard is door alle Nederlandse partijen omarmd. Indien er niet met de eigen laadpas kan worden betaald, moet het mogelijk zijn om op een andere manier te betalen, bijvoorbeeld met een creditcard of een app op de telefoon. In Nederland kan dit, buiten Nederland is dit vaak nog niet mogelijk. Daarom zal Nederland in Europees en internationaal verband pleiten voor het gebruik van Open ICT Protocollen.

De leden van de VVD-fractie vragen of hierbij een overzicht kan worden gegeven van de positie van de andere lidstaten ten aanzien van het Europees borgen van openstandaarden en openprotocollen?

De richtlijn wordt momenteel in de lidstaten in nationale wetgeving geïmplementeerd. Er is momenteel geen zicht op de wijze waarop de verschillende lidstaten de richtlijn op dit punt zullen implementeren.

In Europees kader zijn normalisatie en interoperabiliteit van belang voor elektrisch rijden, onder meer om barrières voor het opladen van elektrische voertuigen in de EU uit de weg te ruimen. De leden van de PvdA-fractie vragen zich in dit kader af op welke wijze aan de motie Vos over nieuwe elektrische auto's in 2025 invulling wordt gegeven door de Nederlandse regering.

De Kamer is hierover geïnformeerd door de Minister van EZ in Kamerbrief 33 043. In deze brief heeft de Minister van EZ aangegeven dat de stap naar 100% zero-emissie in 2025 – waaraan de motie Vos refereert – te hoog gegrepen is; dit zou betekenen dat in negen jaar tijd van een verkoop van emissieloze auto's van 0,6% in 2015 naar 100% in 2025 zou worden gegaan. Vanuit het Europees bronbeleid, de interne Europese markt en het waterbedeffect is het daarnaast onmogelijk respectievelijk niet effectief om in 2025 tot het louter verkopen van (nieuwe) emissieloze auto's in 2025 over te gaan.

De leden van de SP-fractie vragen welke ontwikkelingen er zijn op het gebied van smart charging zodat een elektrische auto ook weer kan terugladen aan het elektriciteitsnet.

Met Smart Charging wordt vaak bedoeld het op zo'n manier opladen van meerdere auto's dat deze niet allemaal tegelijk een grote hoeveelheid stroom vragen uit het net, waardoor de netaansluiting verzwaaard zou moeten worden. Smart Charging vindt al op kleine schaal plaats in Nederland en zal de komende tijd steeds vaker toegepast worden. Terugladen aan het net (Vehicle to Grid, V2G) vindt ook op kleine schaal plaats in Nederland. Dit onderwerp sluit ook goed aan op de TKI Urban Energy van de Topsector Energie, waarin de flexibilisering van het elektriciteitssysteem een belangrijk thema is. De afgelopen jaren zijn verschillende projecten met dit thema binnen de TKI Urban Energy (en de eerdere TKI Switch2SmartGrids) van start gegaan, zoals het project «Smart Grid in Balans».

De leden van de SP-fractie vragen hoe deze ontwikkeling binnen de EU wordt gestimuleerd?

Naar verwachting komt de Europese Commissie (RTD en MOVE) binnenkort met een communicatie «Strategic Transport Research & Innovation Agenda». Hierin worden gezamenlijke prioriteiten en de inzet op dit terrein geschetst.

De leden van de fractie van Groen Links vragen hoe het kabinet ervoor zorgt dat het in het Energieakkoord gestelde aantal NL e-auto's per 2020 behaald wordt?

Ter uitwerking van de ambities uit het Energieakkoord heeft de rijksoverheid op 14 april jl. met het Formule E-Team (FET) een nieuwe Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 afgesloten, waarin hierover afspraken zijn gemaakt.

De leden van de fractie van Groen Links vragen wat er voor nodig is om ervoor te zorgen dat de Eur laadinfrastructuur interoperabel is?

Op dit moment implementeert het kabinet de EU-richtlijn Alternatieve Brandstoffen Infrastructuur. Met de implementatie van de richtlijn wordt het gebruik van stekkers voor een publiek toegankelijke laadpaal vanaf november 2017 gelijk getrokken in de EU.

Binnen de Expert Working Group Interoperability wordt op vrijwillige basis in Europees verband gewerkt aan roaming standaardisatie waardoor peer-to-peer-toepassingen mogelijk worden.

Sociale dimensie transportsector

De leden van de VVD-fractie vragen welke aanvullende nationale wetgeving er precies is aangenomen in Frankrijk en Duitsland inzake de sociale aspecten op het terrein van wegvervoer en de binnenvaart. Wat betekent dit voor de Nederlandse transport- en binnenvaartsector qua concurrentiepositie en qua administratieve lasten? Wanneer komt de Europese Commissie met de herziening van de detacheringsrichtlijn? Welke voorstellen worden er onderzocht? Wat is de stand van zaken van de (implementatie) van de handhavingsrichtlijn? Wat betekent dit concreet voor de inning van boetes die voortkomen bijvoorbeeld uit de sociale wetgeving in de transportsector, zoals de rij- en rusttijdenwet? Kunnen boetes nu worden geïnd? Zo nee, waarom niet, wat is daarvoor nodig en wanneer is dit voorzien?

Bij brief van 8 juli 2015 heeft de Minister van SZW uw Kamer geïnformeerd over de wetgeving die Duitsland in 2015 heeft ingevoerd. Met deze wetgeving beoogt Duitsland het minimumloon in te voeren voor een ieder die in Duitsland arbeid verricht. In Frankrijk is op 1 juli 2016 de zogenaamde Loi Macron in werking getreden. Ook Frankrijk beoogt met deze wetgeving het minimumloon in te voeren voor arbeid, die in Frankrijk wordt verricht. Zoals in de brief van 8 juli jl. aangegeven is ieder land bevoegd zelf te besluiten over het al dan niet invoeren van een minimumloon. De Europese Commissie heeft op 16 juni jl. in een persverklaring aangegeven besloten te hebben een infractieprocedure tegen Frankrijk en Duitsland te starten, omdat volgens de Commissie door de systematische toepassing van de wetgeving op het gebied van minimumloon in deze gevallen op een disproportionele manier het vrij verkeer van goederen en diensten beperkt zou worden. De uitkomsten van deze procedure zijn nog niet bekend.

Aan de invoering van de minimumloonwetgeving zijn administratieve lasten voor de sector verbonden. Belangrijk is dat deze lasten niet onevenredig zwaar en onuitvoerbaar zijn. Tot nog toe heb ik geen signalen van de sector ontvangen dat dit het geval is. Ook heb ik geen signalen ontvangen dat de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector sterk zou worden beïnvloed door invoering van deze wetgeving.

In maart 2016 heeft de Europese Commissie een voorstel voor wijziging van de Detacheringsrichtlijn gepubliceerd. Over dit voorstel vindt nu overleg in Brussel plaats. In dit voorstel zijn geen specifieke voorstellen voor de transportsector opgenomen. De Commissie heeft bij publicatie van de wijziging aangegeven meer onderzoek nodig te achten naar de effecten en uitvoerbaarheid van de toepasselijke regelgeving op de transportsector. Het is niet bekend wanneer de Commissie met voorstellen voor de transportsector komt. De wetgeving ter implementatie van de Handhavingsrichtlijn (de WagwEU) is op 18 juni jl. in werking getreden. De Handhavingsrichtlijn ziet op hetgeen in de Detacheringsrichtlijn is (96/71/EC) geregeld. Indien de transportactiviteit onder de Detacheringsrichtlijn valt dan kunnen er dus ook op basis van de WagwEU boetes die betrekking hebben op overtreding van maximale werk- en minimale rustperiodes worden geïnd.

Hiernaast geldt met betrekking tot de rij- en rusttijden zoals geregeld in het Arbeidstijdenbesluit vervoer dat bij een staandhouding ook een boete wordt opgelegd indien een niet-ingezeten bestuurder uit een andere EU-lidstaat deze regelgeving overtreedt. Deze boete wordt door de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport opgelegd en door het CJIB geïnd. Om zoveel mogelijk inningsmogelijkheden ter beschikking te hebben bij de inning van buitenlandse overtreders wil ik de overdracht van de inning naar het land van kentekenregistratie regelen. Om dit mogelijk te maken is een wijziging van de Wet wederzijdse erkenning van geldelijke sancties en beslissingen tot confiscatie nodig. Gepland is om dit wetsvoorstel nog dit jaar aan de Raad van State te zenden. Op het moment dat de boete kan worden overgedragen aan een ander land, zal de inning volgens de regelgeving van die EU-lidstaat plaatsvinden.

Verklaring van Amsterdam

De leden van de VVD-fractie vragen wat is de stand van zaken is van de Verklaring van Amsterdam over zelfrijdende voertuigen. Op welke wijze wordt de implementatie nu vormgegeven?

De Verklaring van Amsterdam (Declaration of Amsterdam on Connected and Automated Driving) is tijdens de informele raad in April door lidstaten, de Europese Commissie en de auto-industrie vastgesteld en bevat een meerjarige gezamenlijke agenda om connected and automated driving in Europa verder te brengen.

Een aantal acties wordt opgepakt door de Europese Commissie:

- DG Move komt dit jaar nog met een C-ITS masterplan;
- In het GEAR2030 programma wordt door DG Grow bekeken hoe de Europese industrie kan inspelen op de technologische ontwikkelingen. Nederland (IenM) is rapporteur voor het thema Connected en Automated Driving, waarbij wordt bekeken of en welke aanpassingen noodzakelijk zijn op het gebied van regelgeving en aansprakelijkheid op Europees niveau. Ook wordt hier gekeken naar mogelijkheden om testprocedures internationaal af te stemmen, evenals wederzijdse erkenning van beoordeelde testen tussen verschillende landen; en

- Eurocommissaris Oettinger is een ronde tafel gestart waarin de industrieleiders van de auto-industrie en telecom-industrie bij elkaar komen om een gezamenlijke strategie te ontwikkelen.

Op internationaal niveau liggen acties ten aanzien van het Verdrag van Wenen en Geneve binnen de United Nations Economic Commission for Europe (UN-ECE). Op verzoek van deze organisatie werkt Nederland samen met het VK aan een gezamenlijke interpretatie van de verdragen voor zelfrijdend vervoer op mondiaal niveau. Hierdoor kan op kortere termijn dan bij verdragswijziging worden toegewerkt naar een coherent juridisch kader voor zelfrijdend vervoer op verdragsniveau.

Het principe van learning by doing krijgt na het voorzitterschap ook internationaal opvolging. Nederland zet in op het bevorderen van internationale grensoverschrijdende testen met voertuigen, zoals op het gebied van truck platooning waarbij met de truckfabrikanten wordt gewerkt aan het interoperabel maken van de systemen.

Begin volgend jaar organiseert Nederland de eerste – in de Declaration aangekondigde – high-level bijeenkomst met lidstaten en de Commissie om de voortgang te bespreken.

Fietsbeleid

De leden van de VVD-fractie vragen wat de doelstelling is van een contactpunt en Europese website over fietsbeleid. Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Vindt de Minister dit een taak van de Europese Commissie? En wordt er ook een bijdrage gevraagd van de nationale lidstaten? Zo ja, welke?

Met het aannemen van de Verklaring van Luxemburg (Declaration LUX oktober 2015) hebben de EU Ministers onderkend dat fietsen een belangrijke factor is voor het verbeteren van bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid. Het Europese contactpunt moet bijdragen aan de verspreiding van kennis, uitwisseling van best practices en het monitoren van de implementatie van een Europese strategie voor fietsen. De financiering van het contactpunt en de organisatie zijn onderdeel van de begroting van de Europese Commissie. Met het aannemen van de Verklaring van Luxemburg hebben de Ministers de opdracht gegeven aan de EC om een aantal acties te ondernemen om het fietsen in Europa te bevorderen. Het instellen van het Europese contactpunt hoort daarbij. De lidstaten worden opgeroepen om een nationaal «cycling focal point» te benoemen, om internationale samenwerking op dit gebied te bevorderen en om bij te dragen aan programma's zoals THE PEP (UN).