

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2013/39133

Uw kenmerk

21501-33-407/2013D08154

Datum 5 maart 2013
Betreft Beantwoording schriftelijke vragen over de Transportraad
d.d. 11 maart 2013

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, de beantwoording van de schriftelijke vragen die door de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu op 28 februari 2013 zijn gesteld ten behoeve van het Schriftelijk Overleg Transportraad.

Daarnaast wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om u, eveneens namens de Minister van Infrastructuur en Milieu, te informeren over de laatste ontwikkelingen rond de onderwerpen op de agenda van de Transportraad van 11 maart a.s.

Laatste ontwikkelingen agenda Transportraad

Het eerder op de agenda opgenomen debat over de **Verordening voor de rechten van luchtvaartpassagiers** is van de agenda gehaald omdat het voorstel nog niet gereed is. Publicatie van het voorstel wordt medio maart verwacht.

Voor het onderwerp **Verordening inzake de melding van voorvallen burgerluchtvaart** staat niet meer het bereiken van een algemene oriëntatie op de agenda, maar een voortgangsrapportage.

Ten aanzien van het **Vierde spoorpakket** is het agendapunt beperkt tot een oriënterend debat over de Richtlijn interoperabiliteit van het spoorstelsel. Andere onderdelen van het Vierde spoorpakket zullen in een volgende Transportraad aan de orde worden gesteld. Zoals u bekend zal er op 7 maart een Algemeen Overleg behandelvoorbehoud Vierde spoorpakket plaatsvinden.

Aan de agenda is het onderwerp **Europese strategie voor alternatieve brandstoffen en de Richtlijn betreffende de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Clean Power for Transport)** toegevoegd. De Commissie zal de voorstellen presenteren en de eerste reacties zullen worden uitgewisseld. Een BNC-fiche voor deze voorstellen is u op 1 maart 2013 toegezonden.

Bij de **diversenpunten** is het onderwerp **ETS-luchtvaart** gehandhaafd en zijn de onderwerpen **Luchtvaartakkoord EU-Brazilië** en **Cabotage wegvervoer** toegevoegd.

Verordening inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

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

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

De leden van de PvdA-fractie vragen of de uitvoering van het voorstel niet te eenzijdig is gericht op dataverzameling ten koste van de analyse van de verzamelde gegevens. Om de veiligheid in de burgerluchtvaart te verbeteren dienen voorvallen niet alleen consequent te worden gemeld, maar moet er ook een betere analyse plaatsvinden van de gedane meldingen. Voor wat betreft de analyse worden in de verordening naar mijn mening goede voorstellen gedaan. Zo zijn lidstaten en organisaties verplicht om de verzamelde informatie te analyseren via (uniforme) meldingssystemen om veiligheidsrisico's op te sporen en eventuele acties te ondernemen. Op de uitvoering hiervan dient toezicht te worden gehouden en zo nodig moeten eventuele acties worden ondernomen. Tot slot wordt met deze verordening de nationale analyse structureel aangevuld met een analyse op Europees niveau. Hiertoe wordt een netwerk van luchtvaartveiligheidsanalysten opgesteld welke door het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) wordt ondersteund. De analyses van dit netwerk dienen hun beslag te krijgen in het Europees programma voor de luchtvaartveiligheid en het Europees Plan voor de veiligheid. De concrete uitwerking hiervan verdient naar mijn mening nog wat aanscherping en hier zal Nederland in het verdere proces aandacht voor vragen.

Verordening inzake de rechten van luchtvaartpassagiers

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

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

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

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

Over de Nederlandse inbreng bij de consultatie over dit voorstel bent u eerder geïnformeerd (Kamerstuk 31936, nr. 108). Ook ik ben van mening dat de punten waarover het Hof zich heeft uitgesproken onderdeel moeten zijn van het herzieningsvoorstel. Ik denk daarbij in de eerste plaats aan de onderwerpen die speelden in het Sturgeon arrest en het Wallentin-Hermann arrest. Een heldere Europese definitie van buitengewone omstandigheden acht ik hoogst wenselijk. Daarnaast pleit ik ervoor dat er duidelijkheid komt over de verzorgingsplicht bij uitzonderlijke situaties zoals de vulkaanascrisis. Eenduidigheid op Europees niveau is ook daarbij geboden.

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

Werk- en rusttijden in de luchtvaart

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

Vooruitlopend hierop kan ik u vast het volgende melden over de uitkomsten van het regelgevend comité van 19 februari 2013. Momenteel ligt het voorstel van EASA, de EASA Opinie, voor in het regelgevend comité in Brussel. In de vergadering op 19 februari 2013 zijn door EASA en de Europese Commissie wijzigingen gepresenteerd in de onderdelen stand-by, reservediensten en onregelmatige dienstschema's, zoals ondermeer voorgesteld door de Scandinavische landen en het Verenigd Koninkrijk alsmede tekstuele wijzigingen om het gehele pakket te verduidelijken. De aanpassingen zijn een verbetering ten

opzichte van de laatste voorstellen om de lengte van de diensttijden bij onder meer stand-by diensten te beperken. De laatste commentaren worden door EASA verwerkt en voorgelegd aan de stakeholders. Naar verwachting zal in het EASA Comité van april 2013 een definitief voorstel worden voorgelegd aan de lidstaten, waarna een stemming kan plaatsvinden.

Emissiehandelssysteem (ETS) in de luchtvaart

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

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

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

Strategie voor alternatieve brandstoffen

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

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

Om het gebruik van deze alternatieve brandstoffen te bevorderen onderschrijft het kabinet de wens van de Commissie om te komen tot geharmoniseerde technische specificaties voor deze infrastructuur. Door deze pan-Europese netwerken krijgen de transportsector en de consumenten een grote keuzemogelijkheid in brandstoffen en kunnen zij zich door heel Europa verplaatsen.

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

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

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

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

Voorstellen inzake technische controles voertuigen, incl. APK

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

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

eraan doet om dit dichterbij te brengen. Over de stand van zaken in de behandeling van de drie voorstellen van het pakket technische controles voertuigen, kan het volgende worden opgemerkt. Op 20 december 2012 heeft de Transportraad een algemene oriëntatie bereikt over het voorstel over de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens. In het verslag van de Transportraad (Kamerstuk 21501-33, nummer 405) heeft de Minister u over de resultaten geïnformeerd. Het tweede voorstel van het pakket inzake technische controles voertuigen, het voorstel voor technische controles langs de weg, is recent in behandeling genomen door de Raad. Het derde voorstel uit het pakket, dat gaat over kentekenbewijzen van motorvoertuigen, staat nog niet geagendeerd voor behandeling. Het oordeel van het Europees Parlement is nog niet bekend. Het Europees Parlement is in januari 2013 begonnen met de behandeling van het gehele pakket met voorstellen. Naar verwachting zal het Europees Parlement in juni zijn standpunt in eerste lezing vaststellen. Daarna pas zullen de onderhandelingen tussen de Raad en het Europees Parlement worden opgestart om tot een compromis te komen. Het is op dit moment niet mogelijk een inschatting te geven of de Nederlandse inzet definitief wordt gerealiseerd. Zodra er meer bekend is, wordt u nader geïnformeerd.

Verordening ter vaststelling van de *Connecting Europe Facility*

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

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

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

het Europees Parlement zelf bij subsidietoekenning en de aandacht voor innovatie.

Digitale tachograaf

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

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

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

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

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

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

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

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

regelgeving. Sommige boetes zijn daarbij verhoogd, andere verlaagd.

Scheepvaart

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

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

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

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

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat ook in de scheepvaart de

beschikbaarheid van alternatieve brandstofsoorten verzekerd moet zijn. In aanvulling op de reactie op de vragen over de strategie voor alternatieve brandstoffen, is het voor de scheepvaart evenzeer van belang dat er voldoende vulpunten voor alternatieve brandstoffen beschikbaar zijn. Voor de scheepvaart gaat het dan om LNG-vulpunten waarbij het in eerste instantie aan de markt zelf is om deze infrastructuur aan te leggen en te betalen. In havens worden inmiddels door de sector zelf al initiatieven ontplooid. Waar mogelijk ondersteun ik dat, bijvoorbeeld door namens Nederland steun te geven bij Europese subsidieaanvragen voor aanleg van LNG vulpunten in het kader van TEN-T. Als op termijn blijkt dat de markt tekort schiet in het op orde krijgen van de beschikbaarheid van LNG als alternatieve brandstof voor de scheepvaart, zou bezien kunnen worden of aanvullende maatregelen nodig zijn.

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

Belgisch Wegenvignet

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

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

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

Ik verwacht uw Kamer met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld