

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 355

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 januari 2012

¹ Samenstelling:

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

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

² Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Knops (CDA), voorzitter, De Roon (PVV), Jansen (SP), Voordewind (ChristenUnie), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Nieuwenhuizen (VVD), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Hachchi (D66), Dijkhoff (VVD) en Driessen (PVV).

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

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ en de vaste commissie voor Europese Zaken² hebben op 6 december 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 december 2011 inzake de geannoteerde agenda Transportraad d.d. 12 december 2011 (21 501-33, nr. 349);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 oktober 2011 inzake het verslag van de Transportraad van 6 oktober 2011 (21 501-33, nr. 342);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 oktober 2011 inzake de antwoorden op de vragen over de Transportraad van 6 oktober 2011 (21 501-33, nr. 341);**
- **het EU-voorstel: Verordening trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) COM (2011) 650 d.d. 28 oktober 2011 (2011D52629);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 24 oktober 2011 inzake het fiche inzake herziening richtlijn minimumopleidingsniveau zeevarenden (22 112, nr. 1247);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 28 november 2011 inzake het fiche inzake Verordening Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) (22 112, nr. 1274);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 28 november 2011 inzake het fiche inzake de Mededeling: Een proeffase voor het Europa 2020 projectobligatie initiatief (wijziging verordening en besluit) (22 112, nr. 1275);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 28 november 2011 inzake het fiche inzake de Verordening «Connecting Europe Facility» (22 112, nr. 1276);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 5 december 2011 inzake het fiche Mededeling systeem voor het beheer van de luchtvaartveiligheid in Europa (22 112, nr. 1277).**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

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

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, De Jong, Monasch en Koolmees,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Goedemiddag, allemaal. Ik heet de minister, haar ambtenaren, de mensen op de publieke tribune en mijn gewaardeerde collega's van de commissie voor I&M hartelijk welkom. Er is een maximale spreektijd afgesproken van vijf minuten en een maximum van twee interrupties. We proberen dit AO in een uur af te ronden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het eerste onderwerp is de herziening van het Eerste Spoorpakket. De Commissie wil een volledige splitsing tussen vervoer en structuur. Ik neem aan dat wij daar via de constructie met ProRail al aan voldoen. Zo niet, wat moet er bij ons dan nog worden aangepast? Verder lees ik dat de Commissie eisen wil stellen aan meerjarige contracten voor de infrastructuurbeheerder. Voldoet de concessie die ProRail nu van het Rijk heeft, daar al aan? En wanneer moeten andere landen, als dit doorgaat, dit zo geregeld hebben? Er wordt ook ingegaan op de nationale toezichthouder. Wie wordt daarmee bedoeld? Is dat bij ons de NMa, die een Vervoerskamer heeft? Of moeten wij aan iets anders denken en iets anders optuigen? Wat ons betreft, liever niet.

Dan de herziening van de verordening inzake de digitale tachograaf. Met de regering zetten wij een groot vraagteken bij de integratie van bestuurderskaart en rijbewijs. Daar zetten wij eerlijk gezegd een uitroepteken bij. Wat ons betreft, hoeft dit voorlopig niet te gebeuren, maar daarvoor lees ik alle argumenten al in het stuk van de regering.

Wij zijn niet zo enthousiast over de schriftelijke beantwoording van de vragen die wij en volgens mij ook de SP hebben gesteld over de controles met betrekking tot de digitale tachograaf en de rij- en rusttijden. In principe is het allemaal best goed geregeld en is het ook prima dat er een extra cursus komt voor degenen die moeten controleren, maar de realiteit is uitermate onbevredigend, omdat Nederlandse chauffeurs in bijvoorbeeld Frankrijk unfair worden aangepakt. Dan merk je dat de regels, die goed zijn bedoeld, in de praktijk toch tot erg vervelende situaties leiden. Iemand die in Nederland bijvoorbeeld een enkele minuut te laat was en daar misschien een goede reden voor had – hij kon bijvoorbeeld geen goede parkeerplek langs de weg vinden – krijgt twee weken later in Frankrijk een idioot hoge boete. De Fransen zijn er bijvoorbeeld op gericht om de Nederlanders te pakken. Wil de minister dit toch opnieuw aankaarten? We zullen tot een wat soepeler geheel moeten komen. Wat ons betreft, moeten overtredingen in Nederland door ons worden beboet en niet elders.

Met betrekking tot TEN-T vinden wij het goed om ons in eerste instantie tot 2030 te concentreren op het kernnetwerk en dan uit te gaan van tien corridors. Je kunt niet alles tegelijk; op zich is dit al ambitieus. Het is ook goed dat dit multimodaal wordt aangepakt, maar wij missen daarbij toch een beetje dat wij ervoor moeten zorgen dat wij op de kortst mogelijke termijn voldoende capaciteit hebben. Wat ons betreft, gaat het dan om de capaciteit op de hoofdcorridors, met name op de weg, dwars door de Unie heen. Wij verzoeken de regering om zich daarvoor in te zetten.

Er wordt ook gesproken over de interoperabiliteit van tolheffing. Als er tol is, moet die simpel werken: makkelijk een kaartje kopen en dan verder geen gedonder en geen ingewikkeld systeem; en als er een kastje komt, dan niet voor elk land een ander kastje. Europa werkt alleen als het

eenvoudig is en als er geen hobby's in allerlei landen zijn. Wat ons betreft, moeten er dus geen ingewikkelde systemen komen. Wij pleiten voor het meest simpele toltarief, zoals dat bijvoorbeeld in Frankrijk al bestaat. Dat zou je ook kunnen afrekenen met een kastje.

Hoe staat het met het systeem voor de treinen, het ERTMS? Daarover lezen wij in het kader van TEN-T niets. Het zou echt een verbetering kunnen zijn, maar wij horen nog steeds dat elk land zijn eigen ERTMS-uitvoering optuigt.

Wij missen met betrekking tot de weg ook een aanpak van hinderlijke belemmeringen, zoals al die gekke rijverboden. Daarbij denk ik aan Duitsland op zondagen; andere landen hebben weer iets anders. Dat past niet. Wij willen dat dit soort rijverboden van tafel gaat en wij willen dat overal op de autowegen de ecocombi's worden toegelaten. Dat vinden wij uitermate belangrijk en goed voor het milieu.

Ook met betrekking tot het klimaat komen er telkens weer dingen tussendoor. Wat ons betreft, zetten wij in op scherpere Europese normen voor uitstoot en geluid; dat is alles.

Tot slot het fiche over het minimumopleidingsniveau van zeevarenden. Wij willen weten of deze eisen bijvoorbeeld ook gevolgen hebben voor de bruine vloot rond de Waddeneilanden, de recreatieve zeevaarders. Zo ja, hoe kunnen we er dan voor zorgen dat de nieuwe eisen niet disproportioneel zijn?

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Jong, die straks overigens eerder weg moet; ik vergat zojuist om dat te melden.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Het hoofdthema van deze Transportraad is het TEN-T-programma, waarin maar liefst 32 mld. geïnvesteerd gaat worden in Europese infrastructuur. Ten eerste gaat van die 32 mld. ook nog eens 10 mld. sowieso naar het Cohesiefonds, waarmee het uiteindelijk een soort verkapte Europese ontwikkelingshulp wordt. Daar hebben wij, zoals de minister weet, niet zo heel veel mee. Er blijft dus 22 mld. over, waar ook de arme zuidelijke lidstaten aan deelnemen. Wat blijft er dan uiteindelijk voor ons over, minister?

Daarnaast is dit hele programma doordrongen van een klimaatsausje. Dat zijn wij inmiddels gewend van de eurofielen uit Brussel, maar in dit geval betreft het een klimaatdoelstelling waar een meerderheid van de lidstaten tegen is; althans, als we het verslag van de minister over haar inzet inzake het Witboek Transport in de Transportraad van ongeveer een halfjaar geleden mogen geloven. Na een van onze aansporingen liet zij toen zowaar een kritische toon horen in Europa. Wellicht tot haar eigen verbazing kreeg zij daarvoor bijval van veel van haar collega's. Dat is goed, maar zij voegde daaraan toe dat zij niet wilde meegaan in onze suggestie om het Witboek Transport door de papierversnipperaars te halen of daar op z'n minst een aantal onwelgevallige pagina's uit te scheuren, aangezien dit niet aan de orde zou zijn. Zij stelt namelijk: «Het Witboek zelf is niet een voorstel waarover de Raad en het Europees Parlement een besluit dienen te nemen. Het schrappen van passages over bijvoorbeeld CO₂-reductie en modal shift is dan ook niet aan de orde. Wel mag worden verondersteld dat de Commissie bij het opstellen van nieuwe voorstellen rekening houdt met de standpunten die zowel de lidstaten in de Raad als het Europees Parlement hebben ingebracht in het debat dat in de afgelopen maanden over het Witboek is gevoerd.»

Dan is het natuurlijk des te vreemder dat wij nu, een paar maanden later, spreken over een uitbreiding van het TEN-T-programma. Dat is een van de vijf pijlers waarop de 32 mld. aan investeringen is gebaseerd. De onwelgevallige doelstelling is die van 60% reductie van de emissie van broeikasgassen. Ik citeer de minister wederom: «Een meerderheid van de lidstaten noemde het streefdoel van 60%-CO₂-reductie, evenals

Nederland, wel ambitieus en heeft aangegeven daar niet zomaar bindende afspraken over te willen maken.»

Minister, kunt u alstublieft uitleggen wat u precies gaat doen tijdens de komende Transportraad? Hoewel ik het goed kan vinden met deze minister, kan het toch niet zo zijn dat wij straks uitkomen op een soort theekransje in Europa, een geldverslindend systeem? Ik vraag de minister dus echt om te voorkomen dat we wederom iets wat wij eigenlijk helemaal niet willen, door de Europese Commissie door de strot geduwd krijgen.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Bij dit soort AO's bekruipt mij sterk de gedachte en de oproep van VVD-europarlementariër Van Baalen om over te gaan tot een dubbel mandaat. Ik heb immers een beetje het gevoel dat dit een soort rondreizend circus is. Op een gegeven moment is het misschien beter dat parlementariërs hiervandaan ook in Europa hun zegje doen in plaats dat wij dat hier in een heel apart gremium doen, maar dat moeten wij op een andere plek maar eens nader bediscussiëren. Als ik dit soort zaken lees, denk ik echter dat daar toch eens verder over moet worden nagedacht.

Ik heb een aantal losse vragen. Ik heb vandaag dus geen vloeiend retorisch betoog; ik zeg niet dat ik daar überhaupt toe in staat ben. Ik heb een paar vragen, omdat heel veel dingen gewoon nog ter discussie staan. De vraag is dan meer: waar staan we? De eerste vraag betreft het verslag van de Transportraad 6 oktober jl. Daarin wordt aan de hand van onze vragen gesteld dat er bij andere lidstaten geen steun voor is om in Europees verband afspraken te maken over geluidhinder; men komt immers gewoon met denderende treinen ons land binnenrijden. De vraag is of de discussie daarmee gesmoord is. Of gaan wij nu echt op zoek naar afspraken met Duitsland en de andere omringende landen? Dan nog heb ik de vraag wat wij doen met treinen die ons land binnenkomen en die overdreven geluidhinder veroorzaken. Daar zit de bevolking immers natuurlijk niet op te wachten.

Het tweede punt betreft de projectobligaties die nu worden uitgegeven via de Europese Investeringsbank. Is dat een praktijk die vaker wordt gebruikt of wordt de EIB nu via de achterdeur gebruikt om in Europees verband obligaties uit te geven? Ik verneem graag de mening van de minister daarover.

Er wordt ook gerefereerd aan de spoordiscussie en de marktwerking die wel of niet zou gaan plaatsvinden. Ik begrijp dat het Europees Parlement de heer Aptroot ver voorbij is in de oproep tot marktwerking. Tegelijkertijd is daarover nog een heel debat gaande. Zou de minister iets meer kunnen vertellen over hoe de verschillende lidstaten daarin zitten? Nu er in Nederland van links tot rechts bijna geen politicus meer te vinden is die het verstandig heeft gevonden dat ProRail en NS uit elkaar gehaald zijn en nu de rest van Europa dit alsnog gaat doen, is het in dit verband misschien verstandig als de minister de Nederlandse ervaringen deelt met haar partners in Europa. Daarop krijg ik graag een reactie.

Mijn collega's en ik hebben een aantal verstandige opmerkingen vanuit ProRail ontvangen. Daarin wordt bijvoorbeeld nog eens verwezen naar – daar is het weer – het ERTMS en er wordt aangegeven dat daarmee geëxperimenteerd gaat worden op het traject Amsterdam-Utrecht. Zou het misschien een aardig idee zijn om dat experiment uit te voeren op het baanvak naar Kampen? Dat was immers de bedoeling, want daar was tijdwinst te halen. Als de NS nou toch treinen gaat ombouwen, kunnen wij dit dan niet doen met de treinen die naar Kampen rijden, zodat de tijdwinst die ons en de reiziger beloofd was, daar toch gerealiseerd wordt? Dat is een vraag die voorbijkomt. Ik hoor graag van de minister of wij daar een probleem kunnen oplossen met een experiment dat ergens anders wordt uitgevoerd volgens de condities die wij ook in Kampen hadden beloofd.

Vanuit ProRail kregen wij ook de opmerking dat in het TEN-T-traject het traject van Rotterdam via Roosendaal naar Antwerpen ontbreekt. Dat zal de PVV bevalen. Aangezien daarvoor geld vrij wordt gemaakt op het moment waarop je dat betreft bij die corridor, is het de vraag of dit niet alsnog daarbij moet worden betrokken.

Vanuit ProRail komt ook de opmerking dat er wel veel wordt aangewezen, maar dat het de vraag is of er eigenlijk wel behoefte is aan een aantal trajecten binnen TEN-T. Ik kan dat vanuit mijn fractie moeilijk overzien. Kan de minister daar iets meer over zeggen? Dit is een algemene opmerking die wij hebben gekregen. Heeft de minister de indruk dat TEN-T aansluit bij de echte vragen? Of zijn op een gegeven moment door een aantal mensen lijnen ingetekend waarvan je je moet afvragen of dat echt de bedoeling is?

Dan een vraag over de luchtvaart. Wij vinden het prima dat Nederland vooroploopt bij het nakomen van de verplichtingen ten aanzien van de Single European Sky, maar andere landen laten het afweten. Er is natuurlijk ook een discussie gaande over een eventuele heffing vanuit Europees of mondiaal verband. Dat is een erg belangrijke politieke discussie. Wij horen graag van de minister hoe zij in Europees verband in die discussie staat en wat zij bij de komende Transportraad verwacht. Tot slot: wie gaat er naar de Transportraad? Heeft het kabinet het inmiddels te druk of is in ieder geval de staatssecretaris er dit keer bij? Ook de behandeling van het MIRT is immers gepland. De vorige keer is er een hoge ambtenaar naartoe gegaan. We hebben alle respect voor ambtenaren en u zult over hen van ons geen kwaad woord horen, maar dit is een politiek orgaan.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Op de komende Europese Transportraad is het Europese vervoersnetwerk een belangrijk onderwerp. De Europese Commissie mag er tot 2020 maar liefst 31,7 mld. tegenaan gooien. Het gaat dus om grote bedragen en grote belangen. Daarom vindt de SP-fractie het van belang dat Nederland bij de Transportraad ook op politiek niveau vertegenwoordigd is. Ik heb begrepen dat dit bij de Transportraad van 6 oktober niet het geval was. We hebben de minister voor komende maandag natuurlijk ook gevraagd om naar de Kamer te komen in verband met het notaoverleg over het MIRT. Er is echter natuurlijk ook de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Voor de SP-fractie is het van belang dat Nederland in ieder geval politiek vertegenwoordigd is. Ik krijg dus graag de toezegging van de minister dat dit het geval zal zijn.

Met betrekking tot het Europese vervoersnetwerk, een belangrijk onderwerp, is de SP-fractie blij met de aandacht voor de zeehavens. Onze fractie is wel van mening dat er meer samenwerking moet komen tussen de Europese zeehavens en dat de focus niet moet liggen op concurrentie tussen de Europese zeehavens. Dit kan als de zeehavens zich specialiseren. Daardoor kan een veel efficiëntere transportketen worden opgezet. Mijn vraag is dan ook wat de inzet van de minister is om de samenwerking tussen de Europese zeehavens te bevorderen.

Een ander punt, dat ook al door collega's naar voren is gebracht, is het ERTMS. De mond van de SP-fractie viel letterlijk open toen wij lazen dat de regering vraagtekens zet bij de rol van het ERTMS in de belangrijkste spoorcorridors, terwijl het ERTMS toch de toekomst is van het Europese railnetwerk. Daar zijn alle spoordeskundigen het over eens. Deze minister twijfelt dus niet alleen over een Europees railsysteem, maar zelfs over het toepassen van het ERTMS op lijnen die per definitie grensoverschrijdend zijn. Ik vind dit een kortzichtig beleid. Voor de nabije toekomst is dit beleid ook desastreus voor de veiligheid. Waarom heeft de minister geen definitieve keuze gemaakt voor het ERTMS?

De **voorzitter**: De minister heeft een verduidelijkingsvraag aan u.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Omdat ik zelf niet herken dat wij zouden aangeven dat het ERMTS niet het systeem van de toekomst is, helpt het misschien als de heer Bashir een citaat geeft. Dan kan ik hem beter antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Ik zal de citaten even opzoeken; dat duurt eventjes.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat wij straks een korte schorsing hebben. O, de minister kan straks direct antwoorden. De heer Aptroot heeft ook een vraag aan u. Misschien kunt u twee dingen tegelijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij verlangen net zoals de SP op zich naar één uniform systeem in Europa voor de treinbeveiliging. Wanneer je die keuze hebt gemaakt, duurt het overigens nog wel een paar jaar voordat je het systeem overal hebt ingebouwd in de banen en in alle voertuigen. Hooft de heer Bashir echter ook de geluiden dat er heel veel versies van het ERTMS zijn? Zouden wij dan niet eerst moeten vragen of men het in Europa eens kan worden over het feit dat er echt één ERTMS is?

De heer **Bashir** (SP): De inzet van de SP is altijd geweest om te komen tot één Europees systeem dat de veiligheid sterk kan bevorderen. Als er verschillende versies van het ERTMS zijn, is er echter natuurlijk niet één systeem. Het is een zaak voor technici om dat verder uit te werken, maar als de minister hier bereidheid toont en als zij datgene wat ik aanneem niet herkent – dat zal zij straks zelf kunnen verduidelijken in haar termijn – klopt mijn aanname niet en dan kan zij hier ook zeggen dat zij gewoon voor één ERTMS is. Dan is het natuurlijk ook een politieke inzet om te komen tot één systeem. Daar zijn wij het volgens mij van rechts tot links over eens. Het kost geld, maar de veiligheid staat voorop. Zoals bekend draagt de SP-fractie de binnenvaart een warm hart toe. De binnenvaart is de zuinigste, schoonste, duurzaamste manier van vervoer en is dus ook efficiënt, want files bestaan daarbij helemaal niet. Sterker nog: de gemiddelde capaciteit van onze vaarwegen biedt nog groeimogelijkheden tot maar liefst 600%. We willen graag van de minister weten of zij bij de Transportraad hier actief op zal inspelen, want dat is natuurlijk noodzakelijk als wij de wegen wat minder willen overbelasten. Ter illustratie: Duitsland maakte eerder dit jaar bekend dat het niet meer zou investeren in onderhoud van vaarwegen met een capaciteit van minder dan 5 miljoen ton per jaar. Ik zou graag van de minister willen weten wat haar inzet wordt, want dit is echt een belangrijk punt, ook voor het stimuleren van de binnenvaart in Nederland. Als de schepen straks niet meer in Duitsland kunnen varen, zal dat de binnenvaart natuurlijk niet bevorderen.

De SP-fractie is blij met de voorstellen over de nieuwe digitale tachograaf. Dit punt leidt soms tot ergernis bij chauffeurs en ondernemingen, maar als er geen ander effectief middel beschikbaar is om te voorkomen dat we oververmoeide chauffeurs op de weg krijgen, moeten wij hier werk van maken. Op dit moment zijn er onderlinge afspraken tussen lidstaten, die van cruciaal belang kunnen zijn om te komen tot een effectieve handhaving van rij- en rusttijden. Op die manier kunnen wij voorkomen dat mensen meerdere malen beboet worden voor een en dezelfde overtreding. De SP-fractie wordt er vaak van beticht eurokritisch te zijn, maar op dit onderwerp zijn wij vooruitstrevender dan het kabinet. Wanneer gaat de minister voorkomen dat chauffeurs meerdere malen beboet worden voor één overtreding?

Voor de SP-fractie is de handhaving van de cabotageregels een van de belangrijkste kwesties. Dit kabinet heeft toegezegd dit najaar met een wetsvoorstel te komen om beter te kunnen optreden tegen overtreding van de cabotageregels. Wat ons betreft wordt hier haast mee gemaakt. Waar blijft dit wetsvoorstel?

Tot slot een belangrijk onderwerp, waar ik zelfs een motie over heb ingediend. Ik zou graag een mondelinge terugkoppeling tijdens dit overleg over de Transportraad krijgen. Op 9 juni heb ik een motie (21 501-33, nr. 324) ingediend om te voorkomen dat de Transportraad goedkeuring geeft aan voorstellen om te komen tot vergaande marktwerking in de spoorsector. Die motie is aangenomen. Wat heeft de minister op de Transportraad van 16 juni namens Nederland gezegd en hoe is de verdere procedure?

De **voorzitter**: Voordat ik de minister het woord geef, krijgt de heer Bashir de gelegenheid om zijn citaat voor te lezen.

De heer **Bashir** (SP): De kritiek van de SP-fractie was gericht op ERTMS. Op pagina 4 van fiche 6 (22 112, nr. 1274) staat onder «Proportionaliteitsoordeel» dat het voorstel diverse verplichtingen bevat, bijvoorbeeld voor de uitrol van ERTMS. Vervolgens staat er dat Nederland eerst meer inzicht wenst te hebben in de kosten en baten alvorens met dergelijke eisen te kunnen instemmen. Wij weten allemaal dat ERTMS geld kost. Als ERTMS het uiteindelijke doel is, is het duidelijk dat het geld kost. Daar moet dus geld voor worden gereserveerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal eerst de vragen van de PVV-fractie behandelen. Bij het project TEN-T heeft de heer De Jong gevraagd hoeveel er voor Nederland overblijft. Op dit moment is er 8,4 mld. Gepland is 21,7 mld. voor alle lidstaten. Dan is dit nog steeds heel erg veel. Nederland krijgt in de huidige situatie maar enkele tientallen miljoenen uit TEN-T. Ik verwacht dat dit minimaal in dezelfde orde van grootte zal blijven. Het is wel de vraag of het bedrag dat door de Europese Commissie voor TEN-T wordt voorgesteld, de Europese begrotingsdiscussies overleeft.

Waarom scheur ik geen pagina's uit het witboek? Wat voorligt, is een voortgangsrapportage. Voor alle onderwerpen op de komende Transportraad geldt dat ze niet inhoudelijk, maar slechts procedureel zullen worden behandeld. Er zal dus weinig politiek gediscussieerd worden. In de voortgangsrapportage staat hetzelfde programma als de vorige keer. Dat betekent dat er geen nieuwe wensen of eisen in zijn opgenomen. Wij zullen in het komende overleg nergens mee akkoord gaan.

De heer **De Jong** (PVV): Kan de minister garanderen dat zij op een later moment de mogelijkheid heeft om er helemaal niet mee akkoord te gaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als de Kamer ons daartoe oproept, kunnen wij altijd zeggen dat wij niet akkoord gaan. Wat er nu op de agenda staat, is een voortgangsrapportage. Ik meen dat het ook als een punt ter kennisneming op de agenda staat. Ik verwacht dus geen inhoudelijke discussie.

Ik kom nu op de beantwoording per onderwerp. Ook voor het spoorpakket geldt dat er nu geen nieuwe inhoudelijke discussie zal komen. Het gaat om een bekrachtiging van de eerste lezing. De Commissie en het Europees Parlement zijn nog niet akkoord. De Commissie bereidt zich voor op de tweede lezing. Levert die splitsing tussen vervoer en structuur problemen op? Nee, dat is de huidige situatie met ProRail. Wij hoeven niet aan nieuwe eisen te voldoen. De toezichthouder is bij ons de NMa. Wij hebben weinig steun om de geluidhinder aan te pakken. Betekent dit dat wij bij de pakken neerzitten? Dat is niet het geval. Onlangs heb ik het er met mijn collega Ramsauer over gehad dat ik er veel behoefte aan heb om hierin gezamenlijk op te trekken. Hij wil dat ook, hoewel je merkt dat veel andere landen twijfels hebben bij de gedachte dat dit heel veel kan betekenen voor hun materieel. De angst dat er grote investeringen

moeten worden gedaan, vormt een grote tegenkracht. Ik wil transparant laten zien dat wij de strijd zullen aangaan, maar dat het niet gemakkelijk wordt.

Hoe zitten de lidstaten in de discussie over liberalisering? In de afgelopen vergadering hebben wij daar niet over gesproken, omdat het voorliggende voorstel niet over liberalisering gaat. Het Europees Parlement wil dat het wél over liberalisering gaat. Waarschijnlijk zal dat pas in tweede lezing het geval zijn. Dan weet ik ook hoe deze commissie erin zit en wat onze inbreng namens de Kamer zal zijn. Nogmaals, op dit moment speelt dat geen rol. Het gaat nu echt over toezichthouder, splitsing en structuur en niet over liberalisering.

De heer **Bashir** (SP): In het Witboek Transport stonden natuurlijk wel plannen. In mijn aangenomen motie wordt daar al naar verwezen. Betekent deze opmerking van de minister dat zij, op het moment dat het onderwerp aan de orde komt, een inbreng conform de motie zal verzorgen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik had het nu over het spoorpakket, maar inderdaad staat ook in het witboek dat de EU vindt dat er verdergaande liberalisering moet komen. Wij hebben hier gediscussieerd over de liberalisering. Daarbij is uitdrukkelijk aan de orde geweest dat dit tot de mogelijkheden behoort, mits je een aantal zaken regelt, bijvoorbeeld voor de bescherming van arbeidskrachten. Als de inhoudelijke discussie aan de orde komt, komt dit natuurlijk terug.

Er zijn vragen gesteld over de digitale tachograaf. Men is het eens met de inbreng van Nederland. Ik ben daar blij om, maar er zijn nog wel wat zorgpunten. Klachten kunnen bij het loket van Euro Controle Route (ECR) worden aangemeld. Het gaat over naar IRU, waarin TLN is vertegenwoordigd. Er zal een analyse van de klachten worden gemaakt. Twee jaar lang zijn voor heel Europa 125 klachten ingediend, waarvan nog niet eens zeker is dat ze dit onderwerp betreffen. TLN kan nu van heel dichtbij bekijken waar het probleem precies zit. Wij kunnen er dan ook expliciet op gaan sturen. Gelijke monniken, gelijke kappen. In ieder land moet je elkaar op dezelfde manier behandelen.

Voor overtredingen in het eigen land is er een door de Europese Commissie gedeeltelijk gefinancierd TRACE-project. Bezien zal worden op welke manier met diverse handhavingsinstanties gezamenlijk aan een geharmoniseerde interpretatie van de regelgeving van de rij- en rusttijden kan worden gewerkt. De IVW speelt hierbij een rol. Het gaat ook om de vraag hoe moet worden omgegaan met kleine overtredingen die in het verleden zijn begaan. In de Europese verordening inzake rij- en rusttijden staat dat een bestuurder alle bewijzen moet bewaren die een lidstaat rond sancties of het instellen van een procedure verstrekt. Het doel is het voorkomen van meervoudige boetes voor dezelfde overtreding. Er is ook een taak voor de chauffeurs zelf. Zij moeten hun bonnen bewaren om te kunnen aangeven dat zij al eerder voor een overtreding zijn beboet. Die bewaarplicht hoort erbij. De regelgeving biedt in ieder geval de mogelijkheid om dubbele beboeting tegen te gaan.

Er is gevraagd naar het wetsvoorstel over de cabotageregeling. Dat ligt op dit moment bij de Raad van State. Als de raad klaar is met zijn advies, zullen wij het naar de Kamer sturen.

De VVD-fractie zou in het TEN-T-programma graag meer over wegen lezen. Er staat het een en ander over wegen in, maar wij zien ook dat de wegen minder goed uit de subsidieverdeling komen. Wij moeten nadenken over een slimme inzet van het wensenpakket.

Qua interoperabiliteit van de tolheffing moeten wij zo veel mogelijk tot afstemming komen. Het is niet iets waarover wij nu met elkaar discussiëren. Het kan ook andersom gaan werken, namelijk dat anderen ons hun systeem opdringen. Ik zou graag enige soevereiniteit op dit gebied

behouden. Met collega's van omliggende landen spreek ik over een goede afstemming.

Hoe staat het met ERTMS, heel specifiek op het baanvak Kampen? Het idee is altijd geweest om de pilot op Amsterdam-Utrecht uit te voeren. Tijdens de begrotingsbehandeling heb ik gezegd dat ik ook met een plan voor snelheidsverhoging wil komen. In dat kader bekijk ik of de pilot ERTMS ook op de Hanzelijn zou kunnen. Ik studeer op de mogelijkheden en onmogelijkheden.

De heer Bashir kwam met een citaat uit fiche 6. Het citaat geeft aan dat de baten, de effectiviteit, en de kosten tot elkaar in verhouding moeten staan. Die opmerking maken wij natuurlijk altijd. Er zijn niet zozeer diverse systemen, als wel verschillende versies in gebruik en in ontwikkeling. Spanje is heel snel gestart met versie 1 en zit nu met een verouderd model. Wij dachten met versie 3 aan de slag te kunnen gaan, maar zitten nog te wachten op de uitvinding ervan. Dat is de complexiteit van het systeem. Om die reden doen wij eerst een pilot en maken wij daarna een uitrolplan. Wij willen een zo goed mogelijk systeem hebben dat niet te verouderd en dan weer aangepast moet worden. Dat wij ERTMS als het systeem van de toekomst zien, is geen politiek discussiepunt. Andere landen denken daar overigens anders over. In Duitsland staat het opnieuw ter discussie. Het is allemaal nog geen gelopen race.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt dat het geen politieke discussie is. Dat is mooi, maar ik vind wel dat er vaart gemaakt moet worden. Als wij benadrukken dat wij uiteindelijk allemaal voor ERTMS kiezen en het in de praktijk niet doen, schiet het natuurlijk niet op. De minister spreekt nu opnieuw over kosten en baten. Volgens mij kennen wij de baten: de verbeterde veiligheid. De minister verwijst naar Duitsland, dat terugkrabbelt. Om welke reden gebeurt dat en wat doet de minister daarmee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over dat vaart maken zeg ik het volgende. Mijn voorganger heeft aangegeven dat hij in 2013 een voorstel naar aanleiding van de pilot verwacht. Daarop volgend komt er een uitrolvoorstel. In de tussentijd ga ik bekijken wat ik aan snelheidsverhoging kan doen met de bestaande systemen voor ERTMS. Duitsland heeft een eigen systeem, dat naar eigen zeggen net zo goed werkt. Men zegt: als wij jullie treinen klaarmaken om ook over ons systeem te kunnen gaan, is het ook interoperabel en kost het een schijntje van het budget voor ERTMS. Het land vraagt ons om hierover mee te denken. Ik heb daarop verwezen naar het Commissiebesluit om ERTMS overal uit te rollen. Wij investeren daarin. Het gaat er niet alleen om of wij door Duitsland komen, maar ook of wij nog door de rest van Europa kunnen rijden. Die discussie over een ander systeem moet Duitsland met de Europese Commissie voeren. Zolang er geen ander besluit komt, verwacht ik dat Duitsland er gewoon aan voldoet.

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie vreest dat we zo meteen hetzelfde zullen krijgen als bij de Betuwelijn, namelijk dat wij aan onze kant de boel klaar hebben en dat het ellenlang duurt voordat de Duitsers eindelijk aan de eisen voldoen. De minister zegt dat zij die discussie heeft doorverwezen. Maar als besloten is dat ERTMS uitgerold zal worden, wat nu ook in Nederland voorbereid wordt, dan moet de uitkomst van de Transportraad zijn dat Duitsland op de verplichtingen gewezen wordt. Hoe moet ik die discussie verder zien? Straks hebben we namelijk hetzelfde als bij de Betuwelijn. Dat moeten we niet willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Europese samenwerking betekent dat de Europese Commissie de enige is die kan ingrijpen bij besluiten die je gezamenlijk hebt genomen en die aan de Commissie zijn gemandateerd. Wij kunnen niet ingrijpen bij de Duitsers, de Belgen,

de Fransen of de Italianen als we dat zouden willen. Gelukkig kan dat andersom ook niet. Voor ERTMS geldt dat er afspraken zijn dat bepaalde corridors in 2015 klaar zouden zijn. Die hebben wij dan ook klaar. De vraag is inderdaad of dat aan Duitse zijde gaat lukken. Ik weet dat de Europese Commissie op dit moment een infractieprocedure overweegt. Nogmaals, de Nederlandse regering kan daar geen andere rol in spelen dan onze buurlanden erop te wijzen dat zij verwacht dat de systemen interoperabel zijn. Ook moet zij hen terugverwijzen naar de Europese Commissie als ze zeggen dat ze graag een ander systeem willen.

De heer **Bashir** (SP): Ik waardeer de inzet van de minister, maar het valt wel op dat het niet de eerste keer is. Het gebeurt keer op keer. Ook bij de Betuwelijn zagen we dat. Als je afspraken maakt, dan moet iedereen zich daaraan houden. Op het moment dat je afspraken maakt, weet je niet hoe een en ander uiteindelijk zal lopen en of de Duitsers bijvoorbeeld ook in 2015 voor die bepaalde corridors klaar zullen zijn. Je weet dan niet zeker of je de investeringen op de juiste manier op de juiste tijd doet. Hoe kijkt de minister naar samenwerking met de buurlanden in toekomstige, soortgelijke zaken? We moeten elkaar namelijk aan de afspraken houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een verschil tussen de Betuweroute en dit project. Dit is namelijk echt een Europees project. De Europese Commissie heeft dus de mogelijkheid om hierbij in te grijpen. Dat is anders dan bij de Betuweroute, waarover bilaterale afspraken zijn gemaakt.

Hoe ga je met elkaar om als partijen gedurende de rit dingen niet doen? Dat gebeurt. Soms krijg je andere politieke samenstellingen. In ons land twifelen we ook weleens over bepaalde Europese afspraken die in het verleden zijn gemaakt. Ik neem aan dat de SP bepaalde dingen die zij altijd al zo wilde ook zal implementeren in nieuw beleid, mocht de SP ooit deel uitmaken van een regering. Dat risico bestaat dus altijd. Op het moment dat er in Europees verband afspraken zijn gemaakt, kan de Europese Commissie landen houden aan de eerder gemaakte afspraken, inclusief alle boetes die erbij horen. Daar zijn landen zich altijd van bewust. Hoe gaat het bij bilaterale afspraken? Als er geen verdrag is, is er natuurlijk altijd de mogelijkheid dat nieuwe politieke inzichten leiden tot ander gedrag.

Ik kom op het verbod op de rijverboden. Dat kan niet, want een land is soeverein om zelf te kiezen wat het wel of niet doet met op zondag rijden of andere elementen.

Over de ecocombi's heb ik een gesprek gehad met de heer Ramsauer, die daar ook positief tegen aankijkt. Er is ook een gesprek geweest met Noordrijn-Westfalen, maar dat heeft het wat moeilijker op dat vlak. Ik heb onze rapporten aangeboden om te laten zien dat de ecocombi's echt milieuvriendelijk zijn en het wegdek niet zo schaden als gedacht wordt. Ik denk dat er vooral nog een geestelijke hobbel te nemen is. Er is lange tijd veel aversie geweest tegen die ecocombi's. Ik denk dat het even duurt voordat de politieke inschatting omslaat. Maar ik heb plaatjes laten zien waaruit blijkt dat ze tegenwoordig bijna overal mogen komen, behalve in Noordrijn-Westfalen. Ik zei daarbij: op een gegeven gaan de vervoersstromen zich misschien verleggen. Dat is ook interessant voor de anderen. Denemarken vindt het zo interessant dat het dit onderwerp nu ook Europees op de agenda wil zetten. Dat zullen wij zeker steunen.

De PvdA vroeg naar de projectobligaties. Het gaat hierbij om een pilot, om een en ander uit te proberen. Het is wat anders dan de eurobonds. Er zitten ook andere risico's aan vast, maar het gaat hierbij om een pilot. Ik kom op de corridor Rotterdam-Antwerpen. In het kader van het Europese plan is vastgelegd dat de verbinding Rotterdam-Antwerpen in 2020 ERTMS-aangelegd moet zijn. Hierover wordt al gesproken door beide ministers en beide ministeries. Dat is vastgelegd in de Rotterdam-

verklaring 2010. Het zit in een ander «deployment plan». Ik moet nog even lezen hoe het precies heet. Dat is gebeurd ten tijde van mijn voorganger, maar dat zit daar dus al in.

Is er wel behoefte aan de projecten die nu zijn opgenomen? Ja, want wij hebben heel expliciet bekeken wat voor ons gunstig zou zijn. Dan kijk je eerst in eigen land, maar vaak is een investering in een corridor nog interessanter. Het merendeel van ons wegennet en onze vaar- en spoorwegen is namelijk best goed, maar het gaat juist om de vraag hoe je verder komt dan dat, zodat ook je handel nog verder komt. Maar ik weet dat ook andere landen daar zeer intensief op gelobbyd hebben. Het zou gek zijn als ze dat niet zouden doen.

De binnenvaart is voor ons net zo belangrijk als vervoer over spoor. De SP vroeg hiernaar. Ik heb ook met de heer Scheuerle gesproken over de problematiek van het onderhoud. Ik heb tegen hem gezegd dat wij het heel belangrijk vinden dat men de vaarwegen blijft onderhouden. Daarop heeft Duitsland gezegd dat de verdragen over de lasten op het water weer aan de orde moeten zijn. Ik heb gezegd dat dat bij ons geen discussiepunt is waar veel mogelijkheid voor bestaat. Men zou nog verder in beeld brengen wat het precies zou gaan betekenen. Dat heeft dus ook mijn zorg. Maar binnen TEN-T vinden wij waterprojecten heel belangrijk en brengen wij ze ook in.

Er werd gevraagd of de bruine vloot ook moet voldoen aan de eisen voor zeevarenden. Ja, maar het gaat om de opleidingseisen voor zeevarenden. Die zijn niet te verwarren met de technische eisen die aan de zeeschepen zelf gesteld zullen worden. We stellen dus geen extra eisen aan de bruine vloot, maar wel aan de zeevarenden. Die eisen houden in: ben je in staat om ook een zeewaardig schip te kunnen besturen? Ongeacht op wat voor boot je zit, moet je dat kunnen doen. Je moet geen gevaar voor jezelf maar ook niet voor anderen zijn. Maar het gaat over meer. Het gaat ook over nieuwe voorschriften en functies, waardoor de schepen flexibeler kunnen worden bemand. Dat is dus ook een positieve invulling.

De SP heeft gevraagd of wij de samenwerking met andere Europese zeehavens willen bevorderen. Dat vinden wijzelf ook belangrijk. Kijk onder andere naar Rijn-Schelde Delta, waarmee België en Nederland met elkaar proberen om de havensamenwerking zo veel mogelijk te intensiveren. Wij proberen dat ook met andere havens. Soms is dat lastig, omdat er natuurlijk ook sprake is van competitie en concurrentie. Met de een kunnen we dus wat makkelijker samenwerken dan met de ander.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, u hebt al twee keer geïnterrumped.

De heer **Bashir** (SP): Dan zal ik geen tweede termijn doen. Maar ik heb wel een korte vraag.

De **voorzitter**: U moet toch even wachten tot de tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom op de luchtvaart. Single European Sky wordt volgende week weer besproken in de Raad. Kallas zal een toelichting geven op de voortgang. Het ETS voor luchtvaart is volgende keer waarschijnlijk niet aan de orde, maar wel in de Milieuraad van 19 december, want daarin wordt dat steeds behandeld. Als laatste kom ik op de aanwezigheid in de Raad. Deze keer staan er weinig onderwerpen op de agenda die echt inhoudelijke behandeling vereisen; ze zijn vooral procedureel. Ik denk dat het Poolse voorzitterschap het anders had gewild, maar een en ander is heel erg afhankelijk van wanneer de Europese Commissie met echt inhoudelijke stukken komt of van hoe ver je bent met het Europees Parlement. Ik ben er inderdaad niet bij, want ik heb met deze commissie een MIRT-overleg. De staatssecretaris zit in Durban. Hij komt óf op die dag terug óf de avond daarvoor. Als hij niet ook bij het MIRT-overleg moet zijn – daar wordt hij namelijk standaard

voor uitgenodigd – kan ik kijken of het hem nog lukt om door te reizen, maar ik heb geen idee of dat verantwoord kan. Hij zit op dit moment namens ons voor de klimaatonderhandelingen in Durban. Gezien de agenda denk ik dat het deze keer geen probleem oplevert. Maar ik ben er voorstander van dat wij altijd op politiek niveau vertegenwoordigd zijn. Voor een volgende keer zal ik anders kijken of we er met de commissie een debat over kunnen voeren als er iets anders op staat. Ik had overigens al van tevoren een signaal dat de Raad waarschijnlijk niet heel zwaar zou worden in december.

De voorzitter: Is er behoefte aan een korte tweede termijn? De heer Aptroot heeft daar geen behoefte aan. Dan is het woord aan de heer Monasch.

De heer Monasch (PvdA): Voorzitter. Heel kort. Ik herhaal de oproep aan de minister om met haar collega's de ervaring van de scheiding van ProRail te delen. Het zou zonde zijn als de ervaring uit Nederland niet gedeeld wordt in Europa, voordat daar eventueel diezelfde fout gemaakt zal worden.

Wij steunen de inzet van de minister om geluidshinder van oude treinen aan te pakken. Het is prima om dat bilateraal met de Duitsers aan te pakken. Maar oude vliegtuigen hebben we op een gegeven moment ook geweerd. Die moesten uitgefaseerd worden. Wij zijn dus ook voor de mogelijkheid van beprijzen die de minister in een verslag aanduidt. Wij steunen nog steeds die lijn, want het zijn wel onze burgers die langs die lijn wonen en slapen. Op een gegeven moment moet het gewoon afgelopen zijn.

Ik ben blij om te horen dat de minister gaat kijken of de pilot met ERMTS ook op de lijn Kampen mogelijk is. Er kan veel onnodige irritatie vanuit verschillende vlakken voorkomen worden, als we het op die manier in ieder geval pragmatisch kunnen oppakken.

Tot slot wil ik, vooral met deze voorzitter in ons midden, vragen of dat verhaal over de projectobligaties ook langs de vaste commissie voor Financiën kan. Het zet namelijk toch weer een sluis open. Ik ben benieuwd wat de verschillende collega-woordvoerders Financiën hiervan vinden.

De voorzitter: Mijnheer Monasch, dank u wel voor de suggestie.

De heer Bashir (SP): Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor haar beantwoording. Ik heb een opmerking over de aangenomen motie (21 501-33, nr. 324). Ik had liever wel gehad dat de minister in de Transportraad van 16 juni jongstleden had verwezen naar die motie en had gezegd dat de Kamer een bepaald standpunt heeft ingenomen, want dat was het ook voor de Europese Commissie duidelijker geweest wat het standpunt van Nederland is. Het is voor een groot deel van de Kamer een heel belangrijk onderwerp. Daarom is die motie aangenomen. Ik vind het in ieder geval mooi dat de minister het op een later moment alsnog zal doen.

Ik ga ervan uit dat de vertegenwoordiger van Nederland, de geachte ambtenaar die daar naartoe gaat, ook het punt van de zeehavens naar voren zal brengen. Want meer samenwerken is ook een heel belangrijk onderwerp. We hebben er wel vaak over gesproken, maar ik heb het gevoel dat er geen concrete stappen worden gezet. Je kunt dan in ieder geval polsen hoe de andere landen daarover denken en welke concrete stappen zij willen zetten om de samenwerking te bevorderen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Allereerst kom ik op de ProRail-splitsing. Niet iedereen is van mening dat de splitsing van ProRail en NS zo slecht is. Daar zijn verschillende gedachten over. Sommigen zeggen dat men dat niet had moeten doen. Anderen

zeggen dat het verder prima heeft uitgewerkt, of dat men misschien bepaalde onderdelen moet repareren. Ik zal niet vertellen dat het niet succesvol is, want in dat verhaal geloof ik zelf niet. Naar aanleiding van de discussie die we in februari of maart zullen voeren met de commissie die onder andere kijkt naar het spoor, naar de splitsing en dergelijke, kunnen we altijd kijken of er nog een ander Nederlands Kamerstandpunt over komt.

Ik heb al aangegeven dat het mij tijdens de onderhandelingen over het eerste spoorpakket niet gelukt is om afspraken over het geluid te maken. Ik ben nu bezig om in corridorverband – daarmee bedoel ik de goederen-corridor Rotterdam-Genua – wel tot een gecoördineerde aanpak te komen. Dat is dus samen met Duitsland, Zwitserland en Italië. Als de SWUNG-wetgeving van toepassing is, geldt er een bepaald maximumniveau voor geluid op een traject. Via de capaciteitsverdeling zullen wij ook zelf bij een teveel aan aanvragen stille treinen voorrang gaan geven. Daarmee voer je een en ander natuurlijk ook al uit. In Europees verband wordt er natuurlijk wel nagedacht over lawaaiig materieel in de toekomst, maar het is wel iets wat altijd enige ondersteuning nodig heeft. Ik blijf dat ook ondersteunen.

Ik kom op de vraag van de heer Bashir over de aangenomen motie. Als een onderwerp niet op de agenda staat, is het niet echt de gewoonte om het in te brengen, ook niet als je het belangrijk vindt. Maar ik heb naar aanleiding van het debat over het spoorpakket wel gezegd dat er ruimte moet zijn voor de nationale keuzes voor wel of geen aanbesteding, en dat vergaande marktopening pas aan de orde kan zijn als er duidelijkheid is over de gevolgen voor het personeel. Dat heb ik wel aangegeven, maar dat betreft meer de hoofdlijn. Ook zijn de voorwaarden voor de verdere liberalisering, de gevolgen voor het personeel en de slagvaardigheid van de sector daar aan de orde geweest. Het is echter geen diepgaand debat geweest, omdat het verder niet speelde. Maar daarmee heb ik er wel aandacht aan gegeven.

De heer Bashir vroeg daarnaast om een ambtenaar iets te laten zeggen over de zeehavens, maar ook dat onderwerp staat niet op de agenda. Er zal ook rond TEN-T waarschijnlijk geen inbreng zijn van de verschillende landen, omdat het overleg gaat over een voortgangsrapportage. Ik onthoud het voor de volgende keer dat wij wel inhoudelijk over deze onderwerpen praten.

De **voorzitter**: Er is nog één punt blijven liggen: de projectobligaties.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hoe kan ik het voorstel over de projectobligaties, waarin de voorzitter de meeste interesse heeft, vergeten? Dat wordt niet behandeld in onze Raad, maar in de Raad Algemene Zaken, juist omdat het ook financiële consequenties heeft. Je moet dat soort dingen terecht bij elkaar houden. Daarmee komt het vanzelf op de juiste tafel terecht.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn. Ik heb één toezegging genoteerd. De minister zegt toe de suggestie van het lid Monasch om op de Hanzelijn een pilot uit te voeren met betrekking tot ERTMS, te zullen meenemen in haar onderzoek naar verhoging van de snelheid op het spoor. Op welke termijn kan dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb deze toezegging in het kader van de snelheidsverhoging al bij de begrotingsbehandeling gedaan. Daar heb ik ook een datum bij genoemd, maar ik weet uit mijn hoofd niet meer welke datum.

De **voorzitter**: Dan zoeken wij die op. Hiermee zijn we gekomen aan het einde van dit algemeen overleg. Ik dank de minister en haar ambtenaren voor de beantwoording.