

21501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 500 Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2014

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 8 oktober 2014 in Luxemburg plaatsvindt. Deze geannoteerde agenda is gebaseerd op de voorlopige agenda zoals eind juni 2014 uitgebracht door het Italiaans Voorzitterschap en aanvullende informatie van de Permanente Vertegenwoordiging. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover informeren.

Ik heb tijdens het Algemeen Overleg op 5 september 2013 toegezegd, u nader te informeren over het voorstel van de Europese Commissie voor een EU Verordening inzake toegang tot de markt voor havendiensten en financiële transparantie. Naar verwachting zal het onderwerp worden besproken tijdens de Transportraad. Om bovengenoemde reden wordt u in de geannoteerde agenda uitvoeriger geïnformeerd.

Tenslotte treft u in de bijlage een voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevinginitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup>.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,

M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

## Geannoteerde Agenda Transportraad 8 oktober 2014

Met dit schrijven informeer ik u over de agenda van de Transportraad die op 8 oktober te Luxemburg zal plaatsvinden, op grond van de conceptagenda van het Italiaans voorzitterschap de dag 30 juni 2014. Indien voor het Algemeen Overleg van 30 september nog belangrijke wijzigingen optreden zal ik u daarover informeren.

Op het gebied van luchtvaart is een voortgangsrapportage over *Single European Sky* voorzien en een beleidsdebat over op afstand bestuurd vliegtuigen. Wat spoorvervoer betreft verwacht ik een beleidsdebat over de marktpijler van het Vierde Spoorpakket en daarmee een gesprek over de verplichte aanbesteding van concessies. Op het gebied van scheepvaart zal de Europese havenverordening centraal staan.

U wordt geïnformeerd in volgorde van de Raadsagenda.

### Luchtvaart

## **Het gemeenschappelijke Europees luchtruim**

### ***Single European Sky (SES)***

#### *Voortgangsrapportage*

#### Inhoud

De Europese Commissie heeft in juni 2013 het SES2+ voorstel uitgebracht teneinde de implementatie van *Single European Sky (SES)* te versnellen (st11490/14, st11496/14 en st11501/14). Dit voorstel bestaat uit een aangepaste verordening over SES en een aangepaste verordening over het Europees Agentschap voor luchtvaartveiligheid (*European Aviation Safety Agency, EASA*). De voorstellen richten zich op institutionele aspecten, inclusief comitologie; prestatieverbetering van luchtverkeersdienstverlening; het stroomlijnen van de SES en EASA regelgeving; en onder de civiele regels brengen van militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen.

#### Stand van Zaken

Op de agenda voor de Transportraad van 8 oktober wordt een voortgangsrapportage over SES2+ verwacht. Op 6-7 november 2014 is over dit onderwerp een ministeriële bijeenkomst gepland. Het voorzitterschap wil proberen om in de Transportraad van 3 december aanstaande een politiek akkoord te bereiken.

Het Europees Parlement heeft in maart 2014 een rapport over de SES2+ en EASA voorstellen aangenomen met inbegrip van ruim 150 amendementen.

Veel lidstaten zijn kritisch over de SES2+ voorstellen. Dit is op de informele Transportraad in Vilnius (september 2013) nadrukkelijk uitgesproken en komt terug in de huidige besprekingen in de Raad. Velen voorzien dat het voorstel de implementatie van SES niet versnelt, maar juist inspanningen vraagt die ten koste gaan van de lopende implementatie omdat hiermee tijdens het spel de regels worden veranderd.

#### Nederlandse positie

Nederland is groot voorstander van SES en steunt de Europese Commissie om de vertraging bij de implementatie gezamenlijk aan te pakken.

Nederland heeft aarzelingen bij de gekozen instrumenten. Er zou sterker moeten worden gestuurd op de te leveren prestaties van luchtverkeersleiders en eigenlijk ook de luchtvaartmaatschappijen. Het voorstel bevat echter veel gedetailleerde inhoudelijke eisen aan de wijze waarop de prestaties moeten worden geleverd, waarmee onvoldoende flexibiliteit resteert om binnen de lidstaten tot gepaste oplossingen te komen. De stakeholders zouden ook meer mogelijkheden moeten krijgen om onderling prestatieafspraken te maken. Nederland is geen voorstander van het onder de civiele regels brengen van militaire luchthavens en luchtverkeersdienstverleners die primair civiel verkeer behandelen en garandeert een equivalent veiligheidsniveau middels nationale regelgeving. De inzet van andere landen op dit punt zal nog moeten blijken.

Tenslotte wil Nederland meer invloed van de lidstaten (behouden) voor bijvoorbeeld het opstellen van de SES prestatieregelingen en voor het aanwijzen van de Netwerk Manager middels uitvoeringshandelingen volgens de onderzoeksprocedure.

#### **Op afstand bestuurde luchtvaartuigen**

## ***Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)***

### *Beleidsdebat*

#### Inhoud

U bent op 16 mei 2014 geïnformeerd over de mededeling van de Commissie over de openstelling van de luchtvaartmarkt voor veilig en duurzaam civiel gebruik van op afstand bestuurd luchtvaartuigen en het Nederlands standpunt hierover (st8777/14 en Kamerstuk 22 112, nr. 1848). De mededeling presenteert de strategie die de Europese Commissie heeft ontwikkeld om tot een gezamenlijke Europese RPAS markt te komen. Doel van de strategie is om de maatschappelijke voordelen van de RPAS technologie te benutten, de bezorgdheid van burgers over deze nieuwe technologische ontwikkeling goed te adresseren en de voorwaarden te leveren om een wereldwijd concurrerende maakindustrie en dienstensector rond RPAS technologie te realiseren in Europa.

#### Stand van Zaken

De Commissie onderzoekt momenteel de mogelijkheid om haar competentie uit te breiden tot alle RPAS, om zo gezamenlijke Europese regelgeving voor luchtvaartveiligheid te kunnen opstellen. In dit kader is op 14 augustus jongstleden een vragenlijst op internet geplaatst. Hiermee wordt informatie verzameld voor een effectbeoordeling van de mogelijke uitbreiding van de competentie van de Commissie.

Tijdens de Transportraad zal een beleidsdebat plaatsvinden over de samenwerking tussen EASA en lidstaten, het gelijkstellen van RPAS aan het normale vliegverkeer en de eventuele noodzaak om specifieke regelgeving voor data *protection and en security* te ontwikkelen.

#### Nederlandse positie

Nederland steunt de strategie van de Commissie om tot een gezamenlijke Europese markt voor RPAS operaties te komen en te onderzoeken of de uitbreiding van de competentie van de Commissie hiervoor een geschikt middel is. Nederland steunt de aanpak om, gelet op de bezorgdheid van de burgers over zaken als privacy, gegevensbescherming en aansprakelijkheden, deze zaken goed en op een voor hen acceptabele manier te regelen.

<b>Vervoer over land</b>
--------------------------

## **Vierde spoorpakket (marktpijler)**

### *Beleidsdebat*

## Inhoud

Het Italiaans voorzitterschap heeft een politiek debat geagendeerd over de twee voorstellen die samen de zogenaamde *marktpijler* van het Vierde spoorpakket vormen. Het gaat daarbij ten eerste om het voorstel over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer en ten tweede om het voorstel over het beheer van de infrastructuur (st5985/13 en st5960/13, 30 januari 2013).

Het voorstel over opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer voorziet onder meer in: i) de introductie van verplichte openbare aanbesteding van openbare dienstcontracten (concessies), ii) een einddatum (2022) voor onderhands gegunde openbare dienstcontracten en iii) een maximumomvang van het marktvolume van openbare dienstcontracten.

In het voorstel over het beheer van de infrastructuur geldt de institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheerder en vervoerder als basisprincipe. Geïntegreerde ondernemingen kunnen blijven bestaan mits de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder wordt gewaarborgd. Het voorstel voorziet ook in recht op toegang voor spoorwegondernemingen tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten met oog op exploitatie van alle soorten personenvervoer (waaronder binnenlands personenvervoer).

Met deze voorstellen beoogt de Commissie de concurrentiekracht en de kwaliteit van het Europees spoorvervoer te verbeteren.

## Stand van zaken

Het huidig Italiaans EU voorzitterschap heeft aangegeven voortgang te willen boeken zowel met de voorstellen van de marktpijler als met de drie voorstellen die samen de zogenaamde technische pijler van het Vierde spoorpakket vormen. Tijdens de afgelopen Transportraad van 5 juni jl. heeft de Raad een politiek akkoord vastgesteld over de voorstellen van de technische pijler (voorstellen over resp. interoperabiliteit, spoorwegveiligheid en het Europees spooragentschap). Het Italiaans voorzitterschap zal nu over de voorstellen van de technische pijler de onderhandelingen (triloog) met het Europees Parlement starten.

Ten aanzien van de marktpijler van het Vierde spoorpakket wil het Italiaans voorzitterschap eerst politieke sturing van de lidstaten verkrijgen alvorens gedetailleerde besprekingen te starten. Daartoe heeft het voorzitterschap op de komende Transportraad een beleidsdebat georganiseerd over de marktpijler waarbij gesproken zal worden over zowel de opening van de markt als het beheer van de infrastructuur.

De eerste verkennende besprekingen op ambtelijk niveau in de Raadswerkgroep over de twee voorstellen van de marktpijler hebben laten zien dat het verkrijgen van de Nederland gewenste blokkerende minderheid tegenover het voorstel over marktopening niet eenvoudig zal zijn. Veel grote lidstaten, onontbeerlijk voor het verkrijgen van een blokkerende minderheid, staan positief of neutraal tegenover het voorstel. Wel lijken er op dit moment

voldoende kritische lidstaten te zijn die samen essentiële wijzigingen in de voorstellen van de Commissie kunnen bewerkstelligen.

#### Nederlandse positie

De Nederlandse inzet tijdens het beleidsdebat over de marktpijler van het Vierde spoorpakket zal conform de kabinetsbrief van 11 november 2013 zijn (Kamerstuk 33546, nr. 12) alsmede conform de Benelux verklaring van april 2014 over het marktopeningsvoorstel van het Vierde spoorpakket (bijlage bij Kamerstuk 21501-33, nr. 480).

De doelstellingen van de Europese Commissie om tot een efficiënt en kwalitatief beter spoorstelsel in Europa te komen worden door Nederland onderschreven maar Nederland wijst de door de Commissie voorgestelde oplossingsrichting af. Volgens Nederland kunnen de doelstellingen van de Commissie ook bereikt worden zonder de introductie van verplichte openbare aanbesteding van concessies en de voorgestelde maximumomvang van het marktvolume van openbare dienstcontracten. Nederland wil via scherpere sturing en regie de kwaliteit en efficiëntie van het spoorvervoer verhogen, onder meer via het opnemen van concrete prestatie-indicatoren in het onderhands te gunnen openbare dienstcontract voor het hoofdrailnet (2015-2025) aan NS.

#### **CBE-richtlijn (Cross Border Enforcement)**

Herziening van de richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen

#### *Algemene oriëntatie*

#### Inhoud

Aanleiding voor de herziening van de CBE-richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen (st12107/14, 22 juli 2014) is de nietigverklaring van deze richtlijn door Het Hof van Justitie van de Europese Unie. Op 6 mei 2014 oordeelde Het Hof dat de juridische grondslag (VvL, artikel 87 (2)) van de richtlijn niet juist was en dat deze richtlijn op VvL, artikel 91 moest worden gebaseerd. Hierbij heeft het Hof de voorwaarde gesteld dat de inwerkingtreding van de nieuwe richtlijn gebeurt binnen een redelijke termijn die niet langer dan twaalf maanden na de datum van de uitspraak mag zijn. De rechtsgevolgen van de richtlijn – inclusief de implementatieverplichting - blijven gedurende die tijd in stand. Nederland en negen andere lidstaten hebben de richtlijn al geïmplementeerd. De herziening van de richtlijn betreft alleen aanpassing van de rechtsgrondslag, geen andere inhoudelijk of

procedurele aspecten.

Sommige lidstaten hebben aangegeven dat niet duidelijk is wat de gevolgen zijn voor hun wet- en regelgeving wanneer de nieuwe richtlijn niet van kracht is per 6 mei 2015. Het niet van kracht worden van de richtlijn per 6 mei 2015 heeft geen gevolgen voor de Nederlandse wet- en regelgeving die regelt dat gegevens van kentekenhouders kunnen worden opgevraagd in het buitenland en verstrekt aan het buitenland voor de afhandeling van verkeersovertredingen.

#### Stand van zaken

Met het oog op gewenste juridische zekerheid, legt het Italiaans voorzitterschap het herzieningsvoorstel voor deze richtlijn op 8 oktober 2014 voor aan de leden van de Transportraad voor vaststelling van een algemene oriëntatie.

#### Nederlandse positie

Nederland hecht aan een snelle afronding van de besluitvorming van het voorstel voor de nieuwe richtlijn.

## **Scheepvaart**

### **Ratificatie IMO STCW-F Verdrag**

#### ***The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Fishing Vessel Personnel, of the International Maritime Organization***

*Raadsbesluit (mogelijke agendering)*

#### Inhoud

Het voorstel houdt een Raadsbesluit waarmee Lidstaten gemachtigd worden het IMO-STCW-F '95 verdrag te ratificeren (st13350/13, 5 september 2013). STCW-F'95 is het IMO verdrag dat ziet op internationale beroepsvereisten voor zeevarenden in de visserij. In het voorstel worden Lidstaten daarnaast opgeroepen het verdrag binnen 24 maanden na aanneming van het Raadsbesluit te ratificeren.

#### Stand van Zaken

Vanaf oktober 2013 is dit voorstel door de lidstaten besproken. Ik heb u bij brief de dag 23 januari 2013 geïnformeerd over het voornemen om STCW-F'95 te ratificeren (Kamerstuk 31 409, nr. 43). Onderhavig Commissievoorstel schept daarvoor de randvoorwaarden. Tijdens de Transportraad wordt het voorstel naar verwachting aangenomen. Het EP dient formeel goedkeuring te verlenen aan het Raadsbesluit, maar hier worden geen problemen verwacht.

#### Nederlandse positie

Nederland is voornemens het STCW-F '95 Verdrag te ratificeren. Ik kan daarom instemmen met voorliggend ontwerp Raadsbesluit. Hierbij zal ik het belang onderstrepen van ratificatie van STCW-F '95 voor de Europese harmonisatie van beroepsvereisten voor zeevarenden op visserij schepen. De belangrijkste argumenten voor Nederland om in te stemmen zijn:

- De veiligheid op zee -zowel qua vissersvaartuigen als ook hun bemanning;
- Gelijke EU-beroepsvereisten voor zeevarenden op visserij schepen waardoor het werkzaam zijn binnen gehele EU eenvoudiger wordt;
- Het bereiken van een *level playing field* in de zeevisserij.

### **EU havenverordening**

#### *algemene oriëntatie*

#### Inhoud

Het voorstel voor een EU- havenverordening (EHV) beoogt een juridisch raamwerk voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de transparantie van financiële relaties tussen overheden enerzijds en havenbeheerders en havendienstverleners anderzijds (st10154/13 en st10160/13, 23 mei 2014).

#### Stand van Zaken

Tijdens het Litouws en Grieks voorzitterschap hebben geen noemenswaardige onderhandelingen plaatsgevonden. Het Griekse voorzitterschap heeft aan de Transportraad op 5 juni 2014 wel een rapport uitgebracht over de voortgang. Het Italiaanse voorzitterschap heeft vanaf juli 2014 de behandeling van het voorstel voortvarend ter hand genomen. De inzet is een algemene oriëntatie in de Transportraad op 8 oktober 2014. In het licht van de afspraken gemaakt in het AO op 5 september 2013 wordt u meer in detail over de voortgang geïnformeerd in de bijlage.



### Nederlandse positie

Het voorstel is door de meeste lidstaten met weinig enthousiasme ontvangen. Veel lidstaten zien knelpunten die de uitvoering zal opleveren. Nederland staat echter in beginsel positief tegenover het voorstel. De punten van zorg die Nederland had lijken vrijwel alle te kunnen worden opgelost.

### Nadere toelichting

Tijdens het Algemeen Overleg op 5 september 2013 heb ik met u afgesproken u nader te informeren over de lopende onderhandelingen voordat onomkeerbare besluiten genomen worden. Onderstaand volgt een beeld van de onderhandelingen in raadsverband voor elk van de zeven onderwerpen die u specifiek heeft genoemd in uw brief van 24 september 2013. Bovendien blijken nog vier andere thema's van belang.

#### (1) Uitzonderingen en loodswezen

Volgens het voorstel zijn terminaldiensten (passagiers en goederen) uitgezonderd van de bepalingen inzake de markttoegang. Dat voorstel is onomstreden. Er zijn echter lidstaten die de lijst van uit te zonderen diensten verder willen uitbreiden, met onder andere loodsdiensten. Er zijn zelfs lidstaten die loodsdiensten willen uitzonderen uit de gehele verordening. Daarmee wordt weliswaar het Nederlandse doel – handhaven van het Nederlandse arrangement van de loodsdienstverlening ook onder een EHV – bereikt. Maar uitbreiding van het aantal uit te zonderen havendiensten betekent ook uitholling van het instrument op zich en brengt het risico met zich mee dat de voorschriften inzake financiële transparantie (die staatssteun aan het licht kan brengen) niet op deze diensten van toepassing zijn. Nederland pleit voor een oplossing die uitzondering van de loodsdienstverlening overbodig maakt mits deze juridisch robuust is.

#### (2) Beperking van het aantal dienstverleners

Volgens het voorstel is de toegang tot de markt voor havendiensten in beginsel vrij en mag het bevoegd gezag alleen kwaliteitseisen stellen. In specifieke gevallen mag het bevoegd gezag evenwel het aantal dienstverleners beperken. Ook mag het bevoegd gezag een dienst zelf verlenen. Veel lidstaten willen de eisen die het bevoegd gezag kan stellen in geval van vrije vestiging, alsmede de omstandigheden waaronder het bevoegd gezag het aantal dienstverleners mag beperken, verder uitbreiden. Dit standpunt deelt Nederland niet. Het laat immers ruimte voor marktafsluiting en is niet in het belang van Nederlandse maritieme dienstverleners, die in havens elders in Europa hun diensten willen aanbieden. Nederland zal blijven ijveren voor een beperkte uitbreiding van de eisen die het bevoegd gezag mag stellen

in geval van vrije markttoegang (beschikbaarheids-eisen) en zich blijven uitspreken tegen verdere uitbreiding.

### (3) Transparantie

Het voorstel verplicht tot het transparant maken van de financiële relaties tussen overheden en havenbeheerders en tussen algemeen havenbeheer en commerciële dienstverlening door havenbeheerders. Deze voorschriften, neergelegd in een verordening, zijn voor Nederland een belangrijk element en een eerste goede stap in de richting van een effectieve aanpak van verstoring van de grensoverschrijdende concurrentie tussen zeehavens door staatssteun. Nederland zal handhaving van adequate transparantievoorschriften krachtig blijven bepleiten.

### (4) Gedelegeerde bevoegdheden.

Het voorstel zou de Commissie de bevoegdheid geven nadere regels te stellen betreffende het havengeld. Weinig lidstaten, waaronder Nederland, blijken daartoe bereid. Financiële autonomie en onderhandelingsvrijheid van de havenbeheerder zijn belangrijk voor de Nederlandse zeehavens.

### (5) Onafhankelijk toezicht; beroep.

Het voorstel schrijft onafhankelijk toezicht op de naleving voor, steviger aangezet dan het toezicht zoals dat thans in Nederland door de *Autoriteit Consument en Markt* (ACM) wordt uitgevoerd. Veel lidstaten hebben zich tegen deze voorschriften gekeerd. In de thans voorliggende teksten is nog slechts sprake van een verplichting voor lidstaten, bekend te maken waar belanghebbenden klachten kunnen deponeren. Nederland kan zich hierin vinden.

### (6) Havenarbeid.

Het voorstel laat bestaande arrangementen van de arbeidsmarkt in zeehavens ongemoeid, in afwachting van de uitkomst van de sociale dialoog. Alle lidstaten kunnen zich hierin vinden, in de wetenschap dat in veel lidstaten de sociale verhoudingen in de zeehavens broos zijn. Bij een evaluatie van de EHV te zijner tijd zullen de uitkomsten van de dialoog worden betrokken. De arbeidsmarkt in de Nederlandse zeehavens is niet anders dan die in de overige sectoren van onze economie. Nederland hecht aan handhaving van deze situatie.

### (7) Uitvoerbaarheid.

Een grote meerderheid van de lidstaten geeft sterk de voorkeur aan een richtlijn boven een verordening. Zij wijzen daarbij op de grote diversiteit van de bestuurlijke inbedding en de organisatie van de Europese zeehavens en de daarmee samenhangende noodzaak van flexibiliteit. Nederland hangt echter sterk aan een Europees level playing field voor

havenbeheer en havendiensten en dus aan een verordening met directe werking in de lidstaten.

#### (8) Autonomie van het havenbeheer.

In het voorstel was – geheel in overeenstemming met de situatie in Nederland – de financiële autonomie van het havenbeheer verankerd. Op aandringen van met name lidstaten waar havengeldtarieven op centraal niveau worden vastgesteld wordt in de voorliggende teksten niet langer van financiële autonomie van het havenbeheer gewag gemaakt. Nederland wenst dat de kosten van het havenbeheer en havendienstverlening volledig worden gedekt door inkomsten uit havenexploitatie respectievelijk dienstverlening. Daarom verzet Nederland zich consequent tegen elke formulering die een legitimering van staatssteun in havenbeheer en havendienstverlening zouden kunnen inhouden.

#### (9) TEN-T.

Het toepassingsbereik van het voorstel omvat alle zeehavens op het uitgebreide netwerk van het Trans-Europese Vervoernetwerk (TEN-T). Door verscheidene lidstaten is voorgesteld de toepassing van de EHV te beperken tot het TEN-T *kernnetwerk*. Kleinere havens, waar de toepassing van een EHV de meeste knelpunten zou kunnen opleveren, komen dan buiten het toepassingsbereik te vallen. Voor Nederland zijn vrijheid van dienstverlening en *fair play* belangrijke waarden, ook in de kleinere havens. Havens met TEN-T ambities zullen ook hun verantwoordelijkheid in de gemeenschappelijke Europese markt moeten nemen.

#### (10) Overleg.

Het voorstel schrijft ook uitgebreid overleg voor tussen havenbeheerders, havendienstverleners, havengebruikers en andere belanghebbenden. Veel lidstaten hebben zich tegen deze voorschriften gekeerd. In de voorliggende teksten is het voorgeschreven overleg afgezwakt. Ik streefde naar een voorgeschreven overleg dat nauw aansluit bij het overleg zoals dat in de Nederlandse havengemeenschappen tot ontwikkeling is gekomen, maar kan mij vinden bij het hierboven beschreven onderhandelingsresultaat.

#### (11) Baggeren.

In het voorstel worden baggerdiensten als een havendienst beschouwd. Het debat hierover heeft nog geen duidelijke conclusie opgeleverd. Nederland wil dat ook de kosten van baggerwerk in opdracht van havenbeheerders volledig door inkomsten uit havenexploitatie worden gedekt. Financiële transparantie – ook voor baggerwerk – kan een goede eerste stap in die richting zijn. Hoewel Nederland baggerwerk niet als een havendienst beschouwt, wil Nederland baggerwerk als havendienst in de zin van de EHV wel handhaven. Achtergrond

hiervan is dat in verscheidene lidstaten baggerwerk in havens ofwel met publieke middelen wordt gefinancierd, dan wel wordt uitgevoerd door havenbeheerders zelf, die op hun beurt met publieke middelen worden ondersteund.