

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 336

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 6 september 2011

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ hebben enkele fracties behoefte een aantal vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van 23 augustus 2011 inzake de geannoteerde agenda van de Informele Transportraad van 5 en 6 september 2011 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 334).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 2 september 2011. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Haverkamp, M.C. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Graus, D.J.G. (PVV), Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Leegte, R.W. (VVD), Caluwé, I.S.H. de (VVD) en Holtackers, M.P.M. (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Lodders, W.J.H. (VVD), Boer, B.G. de (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

I vragen en opmerkingen

Algemeen

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad van 5 en 6 september 2011.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad van 5 en 6 september 2011.

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de voorgenomen Nederlandse inbreng en willen de minister nog een aantal zaken meegeven.

Publiek-private samenwerking (PPS)

Het uitgangspunt voor de leden van de VVD-fractie is en blijft het vrij verkeer van goederen en diensten. Deze leden vragen of de minister ervoor kan zorgen dat bij alternatieve financieringsvormen, zoals tol of vignetten, het uitgangspunt het vrij verkeer van goederen en diensten is en blijft en er dus geen mogelijkheid wordt gecreëerd voor lidstaten om eigen bedrijven te bevoordelen ten opzichte van (transport)ondernemers uit andere EU-lidstaten. Hoe wordt dit verzekerd, gezien de discussie over PPS?

De leden van de PvdA-fractie willen weten welke factoren in het algemeen bepalend zijn voor Nederland bij de afweging of een project wel of niet geschikt is voor PPS. Deze leden vragen daarbij of de minister belemmeringen vanuit de EU signaleert om PPS-projecten tot stand te kunnen brengen.

De leden van de PvdA-fractie hebben gelezen dat in de visie van het kabinet op PPS (28 753, nr. 23 d.d. 8 maart 2011), PPS gezien wordt als de combinatie van krachten van het bedrijfsleven en van de overheid. Deze leden constateren dat de basis voor een goede samenwerking dient te worden vastgesteld in duidelijke contracten met een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen de verschillende partijen. De leden van de PvdA-fractie vragen of er al een besluit is genomen over de vervolgaanpak om Design, Build, Finance, Maintain, and Operate (DBFMO)-constructies te faciliteren en over de rol van het Rijk hierbij. Deze leden vragen verder of dit wordt meegenomen bij de Informele Transportraad.

De leden van de PVV-fractie vinden het goed dat de minister het in Nederland dominante model van Design, Build, Finance and Maintain (DBFM) introduceert. Deze leden zouden daar aan willen toevoegen dat de minister benadrukt dat het via deze constructie mogelijk is om nieuwe infrastructuur zonder tolheffing te financieren.

De leden van de PVV-fractie zijn erg benieuwd op welke mogelijke Europese regelgeving de minister doelt, die een belemmering zou kunnen vormen voor Nederland om gebruik te maken van de meest gangbare vormen van PPS, zoals DBFM.

Discussie Informele Transportraad

De leden van de VVD-fractie vinden het prima als de mogelijkheden van publiek-private samenwerking (PPS) worden onderzocht. Deze leden vinden echter dat het er vooral om gaat dat er afspraken worden gemaakt over de noodzakelijke investeringen in het trans-Europese vervoers-

netwerk (TEN-T), waarbij de lidstaten zelf verantwoordelijk zijn voor de manier waarop zij aanleg en onderhoud organiseren en financieren. De leden van de VVD-fractie vragen of de minister ervoor kan zorgen dat de discussie over PPS niet verdragend werkt op afspraken over aanleg van infrastructuur en ook niet de mogelijkheid biedt aan lidstaten om de benodigde investeringen af te schuiven op de Europese Unie (EU).

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven het streven van de minister om tot overeenstemming te komen over onder welke voorwaarden private partijen geïnteresseerd zijn om mee te werken aan PPS.

De leden van de PvdA-fractie willen weten of het daarbij ook wenselijk is dat iedere lidstaat de Europese instellingen (en daarmee andere lidstaten) deelgenoot moet maken van de afwegingen over investeringen in infrastructuur die van belang zijn voor andere EU-lidstaten. Temeer ook omdat onlangs duidelijk werd dat de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) voor de aansluiting van de Betuweroute in Duitsland, het zogenaamde Derde Spoor bij Emmerich, zijnde een segment van een uiterst belangrijke Europese corridor, door de Duitse autoriteiten is herzien zonder medeweten van buurlanden.

De leden van de PvdA-fractie willen dat in de Informele Transportraad niet alleen wordt gesproken over PPS, maar vooral ook over transparantie bij het bepalen van prioriteiten voor investeringsprojecten door afzonderlijke lidstaten. In de ogen van de PvdA-fractie wordt het op deze manier mogelijk dat iedere lidstaat de Europese instellingen, en daarmee andere lidstaten, deelgenoot maakt van afwegingen over investeringen in infrastructuur die van belang zijn voor andere EU-lidstaten.

De leden van de PvdA-fractie willen weten of er tijdens de Informele Transportraad ook specifiek wordt gesproken over PPS bij grensoverschrijdende infrastructuurprojecten. Deze leden willen daarbij ook de IJzeren Rijn in herinnering brengen. Zij herinneren zich dat er indertijd geen overeenstemming is bereikt tussen Nederland, Duitsland en België over de dekking van de kosten van het alternatieve tracé voor de IJzeren Rijn. Hierdoor blijft nu volgens deze leden een grote Europese goederenspoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse achterland uit, ondanks dat Nederland bereid was om € 100 miljoen extra op tafel te leggen. Maar België en Duitsland vonden dit volgens deze leden onvoldoende.

Volgens de leden van de PvdA-fractie is PPS een uitgelezen kans om bij de IJzeren Rijn tegemoet te komen aan de voorwaarde van België: geen grotere financiële inspanning dan werd berekend voor het historische tracé. Deze leden willen weten of PPS bij de IJzeren Rijn duidelijkheid zal bieden over de eventuele meerkosten van de zogenaamde A52-variant en de financiering hiervan.

Ten slotte zijn de leden van de PvdA-fractie geïnteresseerd in de deelname en de positie van de Europese Investeringsbank (EIB) aan de Informele Transportraad. Deze leden zijn benieuwd naar de rol en de betrokkenheid van de Europese financieringsinstellingen, die kunnen zorgen voor meer transparantie bij prioritering van projecten, bij deze discussie in de EU.

De leden van de PVV-fractie willen dat de minister benadrukt dat TEN-T-financiering alleen benut moet worden voor uiterst prioritaire projecten, die daadwerkelijk een uitkomst bieden voor de grootste transportknooppunten in Europa. Het kan en mag volgens deze leden niet zo zijn dat met deze Europese gelden de slecht onderhouden lokale en regionale infrastructuur van achtergestelde Europese lidstaten wordt gefinancierd. De leden van de PVV-fractie willen de minister dan ook met klem verzoeken dit in de Informele Transportraad naar voren te brengen.

Overig

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de acties tegen landen zoals Oostenrijk, die buitenlandse transportondernemingen belemmeren en zwaarder belasten dan binnenlandse transportondernemingen. Deze leden vragen of de discussie daarover geen prioriteit zou moeten hebben boven de discussie over de manier waarop lidstaten hun infrastructuur financieren.

De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat er, in het kader van de actualisatie van de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte, vóór de zomer van 2011 een beleidskader voor tolheffing zou komen. Deze leden willen weten wanneer dit naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd en welke drie mogelijke pilot-projecten met tolheffing momenteel nader worden uitgewerkt.

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat DBFM een veel betere financieringsoptie is dan het Belgische voornemen tot het invoeren van een Eurovignet. De leden van de PVV-fractie willen de minister dan ook oproepen om daar nogmaals haar ongenoegen over uit te spreken. Tevens willen deze leden de minister oproepen om te bepleiten dat in het nieuwe TEN-T-beleid wordt opgenomen dat landen die afkeurenswaardige beprijzingsmethoden zoals een Eurovignet hanteren, of willen invoeren, niet langer in aanmerking komen voor financiering vanuit het TEN-T-programma.

Vervolg

Er zullen tijdens de Informele Transportraad verschillende vormen van PPS op het terrein van infrastructuur worden besproken en er zullen ervaringen in EU-verband worden uitgewisseld. Gezien het belang van het onderwerp willen de leden van de PvdA-fractie dat in het verslag van de Informele Transportraad uitgebreid wordt ingaan op bevindingen van de andere landen.

Inleiding

Hierbij doe ik u toekomen de beantwoording van uw vragen naar aanleiding van mijn brief over de informele Transportraad van 5 en 6 september 2011 (kamerstuk 21 501-33, nr. 334). Deze informele ministeriële bijeenkomst vindt plaats in het kader van de herziening van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). De discussie spitst zich toe op de vraag hoe bij de ontwikkeling van infrastructuur meer private (co)financiering kan worden aangetrokken, door middel van publiek-private samenwerkingsmodellen.

Nederland hecht groot belang aan de totstandkoming van een geïntegreerd multi-modaal trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Het is een goede zaak om in dit kader ook de discussie te voeren over de mogelijkheden tot publiek-private samenwerking (PPS) en op dit terrein ervaringen uit te wisselen. Het Nederlandse standpunt in deze discussie is dat Europese financiering in alle gevallen zoveel mogelijk geconcentreerd dient te worden op de realisatie van het zogeheten kernnetwerk. Over dit standpunt heb ik u reeds geïnformeerd (kamerstuk 21 501-33, nr. 313). Mijn inzet tijdens de discussie in de Informele Transportraad sluit op dit punt nauw aan op de opmerkingen van de leden van enkele fracties.

Vragen naar aanleiding van de Informele Transportraad september 2011

Bij de onderstaande beantwoording van deze vragen, houd ik uw indeling aan (overeenkomstig uw brief 21501-33, nr. 334).

II Antwoord van de minister

Publiek-private samenwerking (PPS)

(1) De leden van de VVD-fractie vragen of de minister ervoor kan zorgen dat bij alternatieve financieringsvormen, zoals tol of vignetten, het uitgangspunt het vrij verkeer van goederen en diensten is en blijft en er dus geen mogelijkheid wordt gecreëerd voor lidstaten om eigen bedrijven te bevoordelen ten opzichte van (transport)ondernemers uit andere EU-lidstaten. Hoe wordt dit verzekerd, gezien de discussie over PPS?

Lidstaten die er voor kiezen om op hun wegen een gebruikersheffing toe te passen, dienen zich te houden aan de kaders die hiervoor worden gesteld in de zogeheten Eurovignetrichtlijn (1999/62/EG). Non-discriminatie, transparantie en proportionaliteit zijn hierbij belangrijke toetsingscriteria. Dit betekent onder meer dat er geen onderscheid mag worden gemaakt tussen buitenlandse vrachtwagens en vervoerders uit eigen land in geval van tolgelden en gebruiksrechten (vignet). Voorts is van belang dat een lidstaat elk voornemen tot het invoeren van een nieuw tolproject op grond van de Eurovignetrichtlijn eerst aan de Europese Commissie dient voor te leggen.

(2) De leden van de PvdA-fractie willen weten welke factoren in het algemeen bepalend zijn voor Nederland bij de afweging of een project wel of niet geschikt is voor PPS.

De keuze voor een contractvorm is in de eerste plaats afhankelijk van de uitkomst van de PPC-meerwaardetoets (Public Private Comparator). Dit instrument beziet voor ieder project de kosten en risico's over de gehele levenscyclus en de mogelijkheden tot innovatie. De PPC wordt alleen toegepast bij projecten groter dan € 60 miljoen, omdat de baten van Design Build Finance Maintain (DBFM) bij kleinere projecten doorgaans niet opwegen tegen de hogere voorbereidings- en transactiekosten. Voor bijzonder grote projecten is de vraag aan de orde of de private sector wel voor toereikende financiering door banken kan zorgen. Grote projecten kunnen in dat geval beter worden onderverdeeld in deelcontracten. Voorts wordt de geschiktheid van PPS bepaald door de ligging van een project in het netwerk. Vier verschillende DBFM-contracten op een weg van 100 kilometer leiden bijvoorbeeld al snel tot complicaties in de afstemming en inefficiënties voor de beheerders. Ook kan het tijdsaspect een rol spelen, wanneer de langere voorbereidingstijd van DBFM-contracten bijvoorbeeld niet in te passen is in gemaakte bestuurlijke afspraken met mede-overheden.

(3) Deze leden vragen daarbij of de minister belemmeringen vanuit de EU signaleert om PPS-projecten tot stand te kunnen brengen.

Er zijn op dit vlak tot op heden geen wezenlijke belemmeringen vanuit de EU geïdentificeerd. Bij projecten waar sprake is van EU cofinanciering uit het TEN-T programma, zou een knelpunt kunnen ontstaan wanneer de kasritmes uiteenlopen. De overheid betaalt bij DBFM pas na oplevering van het gehele project, terwijl de EU bijdrage gewoonlijk wordt uitgekeerd in meerdere tranches tijdens het bouwproces, op basis van mijlpalen en de hieraan verbonden overheidsuitgaven. Uiteraard blijft het kabinet alert

op mogelijke opkomende belemmeringen die de uitvoering van PPS-beleid kunnen hinderen. Alle signalen daarover zullen serieus worden opgepakt.

(4) De leden van de PvdA-fractie vragen of er al een besluit is genomen over de vervolgaanpak om Design, Build, Finance, Maintain, and Operate (DBFMO)-constructies te faciliteren en over de rol van het Rijk hierbij. Deze leden vragen verder of dit wordt meegenomen bij de Informele Transportraad.

Het kabinet zet in op PPS bij de aanleg en het onderhoud van infrastructuur. DBFM(O) wordt daarbij op verschillende manieren gefaciliteerd. Zo werkt de overheid samen met de markt aan standaardcontracten en een standaard aanbestedingsleidraad. Voorts is met marktpartijen afgesproken om de oprichting van een gemeenschappelijk PPS loket te verkennen, waarin Rijk, decentrale overheden en marktpartijen samenwerken. Het idee is uitdrukkelijk om met zo'n PPS loket invulling te geven aan de afspraken uit het Regeerakkoord met betrekking tot private initiatieven voor infrastructuur en het delen van PPS kennis. Daarnaast kan een dergelijk initiatief bijdragen aan de bredere uitrol van de kabinetsvisie op PPS/DBFM(O), ook op lokaal en regionaal niveau.

(5) De leden van de PVV-fractie vinden het goed dat de minister het in Nederland dominante model van Design, Build, Finance and Maintain (DBFM) introduceert. Deze leden zouden daar aan willen toevoegen dat de minister benadrukt dat het via deze constructie mogelijk is om nieuwe infrastructuur zonder tolheffing te financieren.

Nieuwe infrastructuur kan zonder tolheffing worden bekostigd voor zover de overheidsbegroting daar ruimte voor biedt. De wensen zijn evenwel groter dan de beschikbare middelen. PPS biedt mogelijkheden tot een «koop nu, betaal later»-strategie maar dat dient wel op een verantwoorde manier te gebeuren. Voorkomen dient te worden dat de overheden hiermee toekomstige begrotingsproblemen over zich afroepen.

(6) De leden van de PVV-fractie zijn erg benieuwd op welke mogelijke Europese regelgeving de minister doelt, die een belemmering zou kunnen vormen voor Nederland om gebruik te maken van de meest gangbare vormen van PPS, zoals DBFM.

Zie ook mijn antwoord op de tweede vraag van de leden van de PvdA-fractie (punt 3). Ik kan hier aan toevoegen dat wordt bedoeld op de regelgeving die van toepassing is op het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Ik vind het een belangrijk aandachtspunt dat bij Europese subsidies rekening wordt gehouden met projecten die gebruik maken van PPS.

Discussie Informele Transportraad

(7) De leden van de VVD-fractie vragen of de minister ervoor kan zorgen dat de discussie over PPS niet vertragend werkt op afspraken over aanleg van infrastructuur en ook niet de mogelijkheid biedt aan lidstaten om de benodigde investeringen af te schuiven op de Europese Unie (EU).

In Nederland worden voor infrastructuurprojecten de prioriteiten gesteld door middel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Zodra een project in het MIRT is opgenomen en de budgetten beschikbaar zijn gaat het alleen nog om de contractkeuze die voor dat project de meeste meerwaarde biedt. PPS is geen gratis geld. Lidstaten die onvoldoende middelen op de overheidsbegroting

beschikbaar hebben, kunnen in beperkte mate een beroep doen op financiering van de EU. Ook kunnen ze er voor kiezen om concessies in de markt te zetten, waarbij de gebruikers in de toekomst via tol betalen voor de aanleg van de infrastructuur. Zolang dit voor iedereen helder is, hoeft de discussie over PPS niet tot vertraging te leiden. Integendeel, vooralsnog lijkt PPS vooral een instrument te zijn om de aanleg van infrastructuur te bespoedigen.

(8) De leden van de PvdA-fractie onderschrijven het streven van de minister om tot overeenstemming te komen over onder welke voorwaarden private partijen geïnteresseerd zijn om mee te werken aan PPS. De leden van de PvdA-fractie willen weten of het daarbij ook wenselijk is dat iedere lidstaat de Europese instellingen (en daarmee andere lidstaten) deelgenoot moet maken van de afwegingen over investeringen in infrastructuur die van belang zijn voor andere EU-lidstaten. Temeer ook omdat onlangs duidelijk werd dat de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) voor de aansluiting van de Betuwe-route in Duitsland, het zogenaamde Derde Spoor bij Emmerich, zijnde een segment van een uiterst belangrijke Europese corridor, door de Duitse autoriteiten is herzien zonder medeweten van buurlanden. De leden van de PvdA-fractie willen dat in de Informele Transportraad niet alleen wordt gesproken over PPS, maar vooral ook over transparantie bij het bepalen van prioriteiten voor investeringsprojecten door afzonderlijke lidstaten. In de ogen van de PvdA-fractie wordt het op deze manier mogelijk dat iedere lidstaat de Europese instellingen, en daarmee andere lidstaten, deelgenoot maakt van afwegingen over investeringen in infrastructuur die van belang zijn voor andere EU-lidstaten. De leden van de PvdA-fractie willen weten of er tijdens de Informele Transportraad ook specifiek wordt gesproken over PPS bij grensoverschrijdende infrastructuurprojecten.

Deze informele Transportraad staat geheel in het teken van private (co-) financiering voor infrastructuur. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen nationale infrastructuur en grensoverschrijdende infrastructuurprojecten. Ik zal in het debat zeker pleiten voor meer transparantie bij het vaststellen van de prioriteiten door afzonderlijke lidstaten. Zeker in gevallen waar er voor andere lidstaten ook grote belangen op het spel staan, zoals bijvoorbeeld bij het derde spoor Betuwe-route, zijn transparantie in de besluitvorming en zekerheid over de investeringsplannen belangrijke vereisten. Hiermee kan worden voorkomen dat lidstaten voor onaangename verrassingen komen te staan door onduidelijke beslissingen of onverwachte wijzigingen in prioriteitstelling en planning aan weerszijden van de grens. De uiteindelijke bevoegdheid, ook waar andere landen door dergelijke besluiten worden geraakt, ligt uiteraard wel bij de lidstaten zelf.

(9) Deze leden willen daarbij ook de IJzeren Rijn in herinnering brengen. Zij herinneren zich dat er indertijd geen overeenstemming is bereikt tussen Nederland, Duitsland en België over de dekking van de kosten van het alternatieve tracé voor de IJzeren Rijn. Hierdoor blijft nu volgens deze leden een grote Europese goederenspoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse achterland uit, ondanks dat Nederland bereid was om € 100 miljoen extra op tafel te leggen. Maar België en Duitsland vonden dit volgens deze leden onvoldoende. Volgens de leden van de PvdA-fractie is PPS een uitgelezen kans om bij de IJzeren Rijn tegemoet te komen aan de voorwaarde van België: geen grotere financiële inspanning dan werd berekend voor het historische tracé. Deze leden willen weten of PPS bij de IJzeren Rijn duidelijkheid zal bieden over de eventuele meerkosten van de zogenaamde A52-variant en de financiering hiervan.

Het reactiveren van de IJzeren Rijn spoorverbinding vindt plaats op verzoek van België. Nederland heeft geen direct belang bij die spoorverbinding en onderneemt terzake dan ook geen initiatieven. Ook voor eventuele PPS-financiering zal Nederland om die reden geen eigen initiatief nemen; dat zal van België moeten komen. Overigens wordt vooralsnog, gezien de negatieve MKBA van het project (Kamerstuk 27 737 nr. 36, met bijlage), de kans op private medefinanciering zeer gering geacht. Dat geldt zowel voor het historisch tracé als voor het zogenaamde A52-alternatief. België kiest overigens nadrukkelijk voor het historisch tracé.

(10) Ten slotte zijn de leden van de PvdA-fractie geïnteresseerd in de deelname en de positie van de Europese Investeringsbank (EIB) aan de Informele Transportraad. Deze leden zijn benieuwd naar de rol en de betrokkenheid van de Europese financieringsinstellingen, die kunnen zorgen voor meer transparantie bij prioritering van projecten, bij deze discussie in de EU.

De Europese Investeringsbank (EIB) zal tijdens de Transportraad een inleiding verzorgen. De presentatie zal vermoedelijk gaan over de rol van de EIB bij het tot stand brengen van PPS-projecten. De EIB verstrekt daartoe leningen met doorgaans iets meer gunstige voorwaarden dan de betrokken private banken, onder voorwaarde dat de projecten transparant zijn en de risico's goed inzichtelijk zijn gemaakt. In Nederland is de EIB recentelijk betrokken geweest bij de aanbesteding van de A15 Maasvlakte Vaanplein en de A12 Lunetten Veenendaal, waarbij een deel van de financiering verzorgd is. Afbetalingen van deze leningen vindt plaats middels de beschikbaarheidsvergoedingen die bij goed presteren vanuit de begroting aan de private consortia worden verstrekt.

(11) De leden van de PVV-fractie willen dat de minister benadrukt dat TEN-T-financiering alleen benut moet worden voor uiterst prioritaire projecten, die daadwerkelijk een uitkomst bieden voor de grootste transportknelpunten in Europa. Het kan en mag volgens deze leden niet zo zijn dat met deze Europese gelden de slecht onderhouden lokale en regionale infrastructuur van achtergestelde Europese lidstaten wordt gefinancierd. De leden van de PVV-fractie willen de minister dan ook met klem verzoeken dit in de Informele Transportraad naar voren te brengen.

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik graag naar de inleiding van deze brief.

Overig

(12) De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met de acties tegen landen zoals Oostenrijk, die buitenlandse transportondernemingen belemmeren en zwaarder belasten dan binnenlandse transportondernemingen. Deze leden vragen of de discussie daarover geen prioriteit zou moeten hebben boven de discussie over de manier waarop lidstaten hun infrastructuur financieren.

Op dit punt zijn recentelijk geen nieuwe ontwikkelingen te melden, maar ik zal de vraag voorleggen aan de Europese Commissie.

(13) De leden van de PvdA-fractie herinneren zich dat er, in het kader van de actualisatie van de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte, vóór de zomer van 2011 een beleidskader voor tolheffing zou komen. Deze leden willen weten wanneer dit naar de Tweede Kamer zal worden gestuurd en welke drie mogelijke pilot-projecten met tolheffing momenteel nader worden uitgewerkt.

Het beleidskader voor tol wordt momenteel uitgewerkt. De aandacht gaat daarbij uit naar drie concrete projecten: de aansluiting A15 op de A12, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in de regio Rotterdam en de A13/16. U zult hierover in het najaar nader worden geïnformeerd.

Vervolg

(14) Er zullen tijdens de Informele Transportraad verschillende vormen van PPS op het terrein van infrastructuur worden besproken en er zullen ervaringen in EU-verband worden uitgewisseld. Gezien het belang van het onderwerp willen de leden van de PvdA-fractie dat in het verslag van de Informele Transportraad uitgebreid wordt ingaan op bevindingen van de andere landen.

U zult na afloop van de Informele Transportraad, zoals gebruikelijk, een verslag ontvangen. Ik zal u middels dit verslag zeker ook berichten over de bevindingen van de andere landen.