

Van der Hoeven

wordt bij de slimme meter aangesloten. Dan gelden dezelfde kostenvoordelen. Ik zal met deze insteek het gesprek aangaan. Ik beschouw de motie met de toelichting die de heer Hessels heeft gegeven als een ondersteuning van het beleid, alleen staat dat er niet helemaal.

De heer **Hessels** (CDA): Ik denk dat het er duidelijk genoeg staat. Met deze toelichting erbij kunnen wij de motie volgens mij zo laten. De Handelingen maken natuurlijk ook deel uit van het totaal van de motie.

Minister **Van der Hoeven**: Daarin heeft de heer Hessels gelijk.

De heer **Hessels** (CDA): Ik laaf mij aan de reactie van de minister.

Minister **Van der Hoeven**: De heer Hessels geeft de uitleg aan de motie, hij is ten slotte de indiener. Met de uitleg die hij zojuist heeft gegeven, kan ik verder.

De heer **Zijlstra** (VVD): In het wetgevingsoverleg hebben wij gesproken over het specifieke probleem dat de watermeteropnemer nog steeds langs moet komen en dat de consument in de praktijk geconfronteerd wordt met hogere kosten, als de slimme elektriciteits- en gasmeter automatisch wordt uitgelezen. Ik heb de motie zo gelezen dat wij dat ook niet willen. Dat lijkt mij echter erg ingewikkeld, omdat je dan kosten van het ene naar het andere bedrijf moet transporteren. Wat vindt de minister daarvan? Kan dat en, zo ja, hoe?

Minister **Van der Hoeven**: Volgens mij heb ik deze vraag beantwoord in de eerste termijn bij de pregnant vraag van de heer Hessels wie er opdraait voor de extra kosten voor het waterbedrijf. Ik heb dat nagevraagd. Met name in Zeeland komt het nog voor dat de meteropname gecombineerd gebeurt. Elders is dat niet het geval. Delta is in overleg met Evides om daarvoor oplossingen te vinden. Het punt is eigenlijk niet aan de orde.

De **voorzitter**: Dan stel ik voor dat de minister haar betoeg vervolgt.

Minister **Van der Hoeven**: Ik ga even kort terug naar de motie van de heer Hessels. Voor het meten geldt een apart tarief en dat wordt apart gereguleerd door de NMa. De NMa reguleert ook de transporttarieven apart. Dat betekent dat er geen kruissubsidiëring moet of kan plaatsvinden. Het is van belang dat ik dit nog aanvul op zijn opmerkingen van daarnet.

Dat brengt mij op het laatste onderdeel, de motie van de leden Zijlstra en Jansen. Zij willen de kosten op kostendekkend niveau met een maximum tarief 2000-2005. Dat is ook de strekking van de ministeriële regeling meettarieven 2008. Die voeren wij ook vanaf 2009 in, maar niet met terugwerkende kracht.

De **voorzitter**: Nog één toelichting op de motie.

De heer **Zijlstra** (VVD): De motie zegt ook niets over terugwerkende kracht, laat dat helder zijn. Ik begrijp dat de minister zegt dat de conventionele meter vanaf 1 januari 2009 een duidelijk lager tarief zal hebben dan de slimme meter.

Minister **Van der Hoeven**: Ik heb daarnet tegen de heer Hessels gezegd dat de transporttarieven en de meterkosten apart worden gereguleerd door de NMa. Wat dat betreft, houd ik mij aan wat wij hebben afgesproken bij de ministeriële regeling meettarieven elektriciteit 2008. Ik wil daarin niet verder gaan. Ik heb de indruk dat men hier toch iets meer wil dan wat wij bij die meettarieven 2008 doen. Om die reden ben ik voorzichtig met mijn opmerkingen over die motie.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ben ook voorzichtig, omdat de indieners volgens mij pogen om een expliciet onderscheid te maken tussen mensen die een slimme meter krijgen vanaf 1 januari, want dat kan nu al – allemaal doen, zou ik haast zeggen – en andere meters. Volgens mij laat de huidige regulering dat niet doe.

Minister **Van der Hoeven**: Dat is juist. Dat heb ik ook in mijn antwoord tegen de heer Jansen gezegd. Er is een basistarief. Het kan wel dat je dat opplust, maar dat is een ander verhaal.

De heer **Zijlstra** (VVD): De minister wil datgene wat in de motie staat dus niet. Dat dacht ik even te proeven uit het antwoord. Dat is inderdaad dat onderscheid dat de heer Samsom opmerkte.

Minister **Van der Hoeven**: Ja, dat klopt. Dat wil ik niet. Dat is meer dan wat ik heb toegezegd in de ministeriële regeling voor 2008.

Daarmee heb ik alle vragen en moties beantwoord. Ik kijk nog even naar het waterbedeffect van de heer Van der Ham. Dat zullen wij moeten afwachten. Ik zie dat niet, maar wij komen erop terug als dat zich voordoet. Ik heb al gezegd dat kruissubsidies niet mogelijk zijn. Die moeten wij ook niet tolereren.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De minister heeft een brief toegezegd en er zijn nog aanpassingen van amendementen. Ik stel voor om niet aanstaande dinsdag, maar de dinsdag daarop te stemmen over de wetsvoorstellen, de amendementen en de ingediende moties.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar antwoord en wens haar een goed verblijf in Nieuwspoor of Industriepoort.

De vergadering wordt van 18.03 uur tot 20.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 12 juni 2008 over de **Transportraad**.

De **voorzitter**: Zoals de Kamer weet, is het kerstregime van kracht. Dat betekent dat alleen de mogelijkheid bestaat om moties in te dienen.

Het woord is aan de heer Roemer.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP-fractie wil graag twee moties indienen. De eerste motie gaat over de truckerruns. De minister wist al dat deze motie eraan zat te komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat truckerruns van groot maatschappelijk belang zijn en een grote bron van vreugde zijn voor participerende gehandicapten, vrachtwagenchauffeurs en organisatoren;

overwegende dat het met de invoering van de digitale tachograaf en de Arbeidstijdenwet steeds lastiger wordt, chauffeurs te vinden die aan deze evenementen willen deelnemen;

verzoekt de regering, binnen de Europese Unie de uiterste moeite te doen om te komen tot een ontheffing van de Arbeidstijdenwet voor vrachtwagenchauffeurs die vrijwilligerswerk doen bij de truckerruns,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer, De Krom, Van Heugten en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 165 (21501-33).

De heer **Roemer** (SP): Het moge helder zijn dat de strekking van de motie is dat de minister gewoon regelt dat het voor elkaar komt. Linksom of rechtsom.

Een tweede onderwerp waar wij tijdens de Transportraad over gesproken hebben, was de Geschillencommissie Luchtvaart. Sinds 2004 heeft de luchtvaartpassagier heldere rechten in Europa. Deze rechten worden omschreven in een verordening die van toepassing is op vluchten vanuit Europese landen of naar Europese landen. Deze verordening wordt nog niet altijd goed nageleefd. De minister eist nu dat dit vanaf augustus wel gebeurt. Hiermee geeft de minister aan dat hij gedooft dat tot augustus deze verordening niet geheel wordt nageleefd. Dit kan de minister echter niet gedogen, aangezien het een Europees besluit is waar Nederland zich aan moet houden. De SP wil reizigers hun recht geven en de minister niet medeverantwoordelijk maken voor het overtreden van Europese verplichtende regels. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat sinds 2004 de rechten van luchtvaartpassagiers zijn vastgelegd in een Europese verordening;

constaterende dat enkele luchtvaartmaatschappijen de hierin genoemde plichten aan de passagiers nakomen en andere niet;

overwegende dat het tijdelijk niet nakomen van een Europese verordening juridisch niet mogelijk is en Nederland in overtreding van de Europese regels is indien het de verordening niet geheel van toepassing verklaart over een beperkte periode;

verzoekt de regering, zich onverkort te houden aan Verordening (EG) 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 166 (21501-33).

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Ik dank de heer Roemer voor zijn inbreng en zijn moties. De eerste motie zou ik willen kenschetsen als een motie van ondersteuning. De heer Roemer brengt mede namens zijn collega's een belangrijk punt naar voren. Ik ondersteun het vrijwilligerswerk van de truckers zeer, met name ook omdat het zich richt op een kwetsbare groep van gehandicapte Nederlanders. Vandaag, is er bij mij op het ministerie constructief overleg gevoerd met de branche, de bonden, de organisatoren van Truckruns en de handhavers. Hierbij zijn in de praktijk optredende knelpunten aan de orde geweest en zijn richtingen besproken waarin praktische oplossingen moeten worden gezocht. Conform hetgeen ik op 12 juni in het algemeen overleg al heb gemeld, heb ik nogmaals aangegeven dat het zinvol is om in Brussel te pleiten voor vrijstelling van dit specifieke vrijwilligerswerk. Ik concludeer dus ook dat dergelijke vrijstellingen niet mogen leiden tot oneigenlijk gebruik, waardoor ook de verkeersveiligheid of concurrentieverhoudingen uiteindelijk negatief zouden worden beïnvloed. Dat is de bedoeling van niemand. Wij hebben afgesproken om voort te bouwen op de bestaande criteria voor de organisatie van de Truckruns en de daarbij opgedane ervaringen. De brief aan de Europese Commissie zal zeer binnenkort worden verstuurd. Natuurlijk zal ik de Kamer van de ontwikkelingen op de hoogte houden en zal ik de Kamer een kopie van de brief aan de Europese Commissie doen toekomen. Een en ander krijgt dus zeker nog een vervolg. Ik vind het een motie van ondersteuning, in de goede zin van het woord, en ik ben blij dat wij het constructieve gesprek al op zo'n korte termijn konden hebben. Ik dank daarvoor ook de sector. Ik ondersteun deze motie dus van harte.

Van de tweede motie moet ik de aanneming ontraden. De belangrijkste reden hiervoor is dat wij de verordening uitvoeren en handhaven, inclusief elementen en interpretaties die door de Europese Commissie in een zogenaamd Q en A-paper van 17 februari naar voren zijn

Eurlings

gebracht. Er is echter één onderdeel dat een uitzondering vormt. Over dat onderdeel bestond veel en voortdurende onzekerheid. In het Q en A-paper werd voorgesteld om die verordening ook in derde landen toe te passen. Daarbij bleek dat de verordening multi-interpretabel was. De verordening was niet duidelijk; zij werd door verschillende bedrijven anders uitgelegd. Artikel 3, lid 1, onderdeel b van de verordening laat EU-carriers vanuit derde landen naar de Europese Unie vrij om zelf invulling te geven aan de voordelen of aan de compensatie en bijstand die zij verlenen aan gedupeerde passagiers. In deze situaties hoeft men zich dus niet aan de normen van de verordening te houden. Gezien de tekst, de geschiedenis van de totstandkoming van het artikelonderdeel en de praktijk in andere EU-landen, heeft Nederland, evenals vele andere EU-lidstaten, het niet extraterritoriaal toepassen van de verordening door een EU-carrier nimmer als een overtreding aangemerkt. Dat was de gangbare praktijk. Op basis van nadere discussie met de Commissie en de betrokken consumentenorganisaties heb ik besloten om in Nederland vanaf 1 augustus toch de ruimere interpretatie te volgen. Wij gaan dus een verstrengingsslag maken. Gelet op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur kan een dergelijke vrij ingrijpende aanpassing van het beleid niet zonder een transitieperiode gestalte krijgen. Daarom is er in die periode tot 1 augustus voorzien, voor dit ene onderdeel van de verordening, die multi-interpretabel was en die door veel Europese landen dus volgens de minimalistische norm werd gehanteerd. Wij gaan dat nu maximaal doen. Bij ons zijn de burger en de passagier dus beter af.

Carriers hebben aangegeven dat zij het voorlichtingsmateriaal voor hun personeel en voor de passagiers zullen moeten aanpassen. Verder zullen zij hun bedrijfsvoering moeten afstemmen. Overigens geldt ook voor de handhaving dat de nodige aanpassingen zullen moeten worden aangebracht.

Wij hebben de Europese Commissie op de hoogte gesteld van de transitieperiode. De Commissie heeft hiervoor groot begrip getoond. De Commissie is zeer tevreden, omdat Nederland voorsnog als enige van de 27 lidstaten een duidelijke peildatum heeft vastgesteld voor dit onderdeel. Wij zijn dus het enige land dat zegt: wij gaan het rap doen en op 1 augustus is het de nieuwe praktijk. Ik benadruk dat de betrokken datum alleen geldt voor de bestuursrechtelijke handhaving. Het staat partijen bij de vervoersovereenkomst van de inwerkingtreding van de verordening vrij om een gerechtelijke uitspraak uit te lokken over de juiste uitleg van de verordening. Afschrift van de e-mailwisseling tussen mijn departement en EU Claim – ik weet dat zij dat punt hebben aangebracht – is onderweg naar de Kamer en in mijn begeleidende brief staat ook deze nadere toelichting. Ik hecht eraan om het zo te zeggen.

Ik waardeer de zorgen van de heer Roemer, maar ik hoop hiermee te hebben aangegeven dat wij de verordening gewoon handhaven en dat wij de verordening uitvoeren. Op het punt van de extraterritoriale rechtsmacht kiezen eigenlijk zowat alle landen de zuinigste lijn, terwijl wij kiezen voor de betere bescherming. Wij zijn het enige land dat een datum heeft genoemd. Per die datum zal de verordening geïmplementeerd zijn. Wij krijgen daar van de Commissie grote complimenten voor. In die zin ontraad ik de aanneming van de moties. Ik

hoop dat ik u heb kunnen overtuigen van onze inspanningen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **speddebat** over de **stakingen door vrachtwagenchauffeurs**.

De **voorzitter**: Ik heb even met de ministers gesproken. Zij komen net uit het overleg en zijn bereid, vooraf de stand van zaken met de Kamer te delen, zodat er een gericht debat gevoerd kan worden. Ik stel voor, daarmee akkoord te gaan.

Daartoe wordt besloten.

□

Minister **Van der Hoeven**: Voorzitter. Wij hebben daarnet een uitvoerig en constructief debat gehad met de sector Transport en Logistiek Nederland. Wij hebben een aantal opties met elkaar verkend. Laat ik daar een paar van noemen. Wat de accijnzen betreft, heeft het kabinet al eerder gezegd dat afzien van de geplande verhoging geen optie is. Er zijn echter andere fiscale mogelijkheden die nader worden verkend en die met name gericht zijn op schonere en zuinigere auto's. Een tweede punt is het niet doorbelasten aan vrachtauto's en bussen als het gaat over de vluchtheuvelconstructie.

Wij zijn er nog niet helemaal uit, maar dat zijn zaken waar op dit moment verder over gesproken wordt. Er wordt ook verder gesproken over het doorberekenen van de hogere olieprijs in contracten, de zogeheten brandstofclausules. Ook daar kan nog het een en ander aan verbeterd worden. Verder hebben wij gesproken over een aantal andere aspecten, zoals de mogelijkheden om een imago-campagne te starten om een beter beeld te geven van de sector en om de sector beter neer te zetten. Dat is iets wat de minister van Verkeer en Waterstaat voor zijn rekening zal nemen. Hij zal eveneens voor zijn rekening nemen dat in Brussel met name de afstemming tussen sector en overheid beter gestalte zal krijgen. Ook dat wordt verder uitgewerkt in de komende dagen.

Wat mijn portefeuille betreft, is met name gesproken over het element "innovatie". De commissie-Van Laarhoven heeft in een eerder stadium een visiedocument opgesteld, waarin wordt ingezet op Nederland als centre of excellence voor de planning en de regie van goederenstromen. Op dat punt zijn wij nog met elkaar in gesprek. Op dit moment ligt het visiedocument voor bij de strategische adviescommissie. Er zijn binnen de sector ook innovatie en andere logistieke concepten nodig om ervoor te zorgen dat deze sector ook 21ste eeuwbestendig kan worden. Op dat punt zullen er nog wel enkele verbetertrajecten gevolgd moeten worden.

Over het overleg zijn nog geen mededeling te doen in die zin, dat wij kunnen zeggen dat wij er helemaal uit