

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 208**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 23 januari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 2 december 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 oktober 2008 over het Verslag Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie (transportgedeelte) van 9 oktober 2008 (21 501-33, nr. 194);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 november 2008 over de geannoteerde agenda van de Transportraad van 9 december 2008 (21 501-33, nr. 198);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 oktober 2008 over de Voortgangsrapportage EU-actieplan logistiek (21 501-33, nr. 191);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 23 oktober 2008 over de stand van zaken van de implementatie van de Europese richtlijnen en kaderbesluiten in het derde kwartaal 2008 (21 109, nr. 187);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 november 2008 over de Intentieverklaring functioneel luchtruimblok «Europe Central» (29 665, nr. 111);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 20 november 2008 over de Mededeling gemeenschappelijke luchtvaartruimte met Tunesië (22 112, nr. 730);**
- **eventuele fiches.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Tijdink**

**Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. Ik heet de minister welkom. Het overleg is in tegenstelling tot wat op de agenda staat vermeld alleen met de minister. De spreektijden bedragen maximaal vier minuten per lid.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (Christen-Unie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie maakt vier opmerkingen over de Eurovignetrichtlijn. Deels betreffen ze een herhaling van onze standpunten van de vorige keer. Ten eerste willen wij geen congestiekosten opnemen. Vrachtwagens zijn namelijk niet de enige veroorzakers van de files en kunnen de files bovendien niet vermijden. Ten tweede zijn wij voor een cap op de hoogte van alle bedragen. Wij willen geen openeinderegelingen in de Eurovignetrichtlijn. Ten derde willen wij dat de opbrengsten zo veel mogelijk naar investeringen gaan die de negatieve externe effecten van het verkeer en vervoer daadwerkelijk verminderen. Ten vierde zijn wij voor een invoeringsplan en voor invoeringstermijnen voor de andere modaliteiten. Dat was niet rechtstreeks verbonden met de Eurovignetrichtlijn, maar het zat wel bij het pakket van de Europese Commissie.

De minister moet in de Transportraad namens Nederland vooral op het eerste punt, de congestiekosten, hard inzetten. Het gaat om maar liefst € 0,65 per kilometer. Als zich onverhoopt een meerderheid in de Transportraad aftekent om de congestiekosten toch op te nemen, dan is dit voor ons alleen bespreekbaar als ze ook voor personenauto's worden geheven, nooit alleen voor het vrachtverkeer. Dat moet een hard punt zijn voor Nederland.

Mijn volgende punt is het actieplan goederenlogistiek. De Commissie overweegt om het Centraal Europese Normalisatie-instituut een mandaat te verstrekken voor een nader onderzoek naar Europese gestandaardiseerde intermodale laadeenheden oftewel containers. Volgens ons zit niemand daarop te wachten. Wat ons betreft zou Nederland een kritische houding tegenover die plannen moeten aannemen. Wel speelt daarbij het gebruik van de 45-voetcontainer een rol. Tot dusver was de Europese Unie eigenlijk geen voorstander van deze container die een aanvulling vormt op de gestandaardiseerde 20- en 40-voetcontainers. Daarom is al in de jaren negentig in richtlijn 96/53/EC de maximale lengte voor opleggercombinaties op 16,5 meter gesteld in de verwachting dat de 45-voetcontainer daarmee zou verdwijnen. Mede vanwege de lange overgangstermijn is de praktijk anders gebleken. Vooral in het Europese shortseavervoer worden 45-voetcontainers veel gebruikt. Tot januari 2007 waren grotere lengtes toegestaan op basis van de overgangsregels. De Commissie heeft inmiddels toegestaan dat lidstaten zelf grotere lengtes mogen toestaan om 45-voetcontainers te kunnen vervoeren. Verder zijn slimme truck- en opleggerfabrikanten in staat gebleken om aangepast materiaal te ontwikkelen waarmee met wat extra inspanningen binnen 16,5 meter ook die 45-voetcontainer kan worden vervoerd. Volgens de CDA-fractie zou het goed zijn als Nederland in de Transportraad ervoor pleit dat grensoverschrijdend vervoer van de 45-voetcontainer door de Commissie beter wordt gefaciliteerd, bijvoorbeeld door richtlijn 96/53/EC aan te vullen met een uitzonderingsbepaling die voor het vervoer van 45-voetcontainers een maximale lengte van bijvoorbeeld 17,5 meter toestaat.

Het grensoverschrijdend gebruik van ecocombi's wordt door onder andere een sterke Europese spoorlobby tegengewerkt. Naar mijn idee gebeurt dit uit een onterechte angst voor concurrentie. De Europese Unie zou nader onderzoek doen, maar wij vernemen vooralsnog niets. Kan Nederland niet beter inzetten op bilaterale contacten met onze bureaus in Noordrijn-Westfalen en België om de mogelijkheden van de ecocombi te bespreken? De CDA-fractie heeft het idee dat wij dan verder komen. Zij denkt dat de inzet van deze «megamilieuwinnende» nog vele duurzaamheidskansen te bieden heeft.

Ik kom te spreken over de rij- en rusttijden en de digitale tachograaf. Bij de vorige Transportraad is een motie van mijn hand met brede Kamersteun aangenomen. Alleen de GroenLinks-fractie stemde tegen. Inmiddels heeft ook Transport en Logistiek Nederland (TLN) nader onderzoek gedaan onder zijn leden en een inventarisatie gemaakt van onredelijke boetes voor overtredingen van de rij- en rusttijdenregels en het gebruik van de

digitale tachograaf. Een extra punt van zorg is dat in het buitenland de boetes vrijwel altijd contant moeten worden afgerekend. Boeven weten dat ook en dat verhoogt de onveiligheid voor chauffeurs. Transportbedrijven kunnen ook speciale serviceverlenende bedrijven of koeriers inhuren om contant geld naar de plaats toe te brengen. Dat kost tijd en in ieder geval geld of het gaat ten koste van de veiligheid van de chauffeur. Daarmee vallen de kosten van veel boetes in feite nog veel hoger uit dan het opgelegde bedrag. Welke acties heeft de minister genomen naar aanleiding van de rapportage, die TLN ook steunt, en de motie die bij de vorige Transportraad door de Kamer is aangenomen?

Ten slotte, kan de minister de Kamer informeren over de laatste stand van zaken rond de truckerruns?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Allereerst ga ik in op de wijziging van de Single European Sky-verordening. Iedereen is voorstander van efficiënter gebruik van het luchtruim, onder andere om te voorkomen dat vliegtuigen moeten omvliegen en onnodig brandstof verbruiken. Wat wordt bedoeld met een «prestatiegedreven benadering» met «bindende targets»? Voor wie zijn die targets, voor Luchtverkeersleiding Nederland? Welke onafhankelijke toezichthouder gaat deze prestaties meten? Aangenomen mag worden dat dit niet de Inspectie Verkeer en Waterstaat zal worden, maar wie dan wel? Al het vliegverkeer moet toch in goede banen worden geleid door de luchtverkeersleiders? Welke prestatiebeloning staat de Europese Commissie hierbij voor ogen?

Iedereen is blij met de wijziging van de Single European Sky-verordening en de op 18 november getekende intentieverklaring ten aanzien van de functionele luchtruimblokken. Het betreft een slepende kwestie waarover KLM-directeur Peter Hartman zich uitvoerig heeft beklaagd in Het Financieele Dagblad van 17 november. Is er een verband met de snelle ondertekening één dag later? Waarom is dit dossier zo hardnekkig? Is het juist dat met name Frankrijk vreest voor de soevereiniteit en de werkgelegenheid van luchtverkeersleiders? Wat gaat de Europese Commissie doen om deze vrees weg te nemen? Is het juist dat bij een efficiënter gebruik van het luchtruim tot 20% à 25% brandstofverbruik kan worden voorkomen? Was de koppeling die de KLM en andere Europese luchtvaartmaatschappijen legden tussen de functionele luchtruimblokken en het niet mee willen doen aan het Europese emissiehandelssysteem ETS vanaf 2012 terecht? De PvdA-fractie vindt dit uiteraard onterecht. ETS moet voor de luchtvaart sowieso doorgaan.

De bevoegdheden van de Europese Commissie en het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart worden iets uitgebreid. De inzet van de regering is de beperking van bepalingen die verdergaan dan voor de veiligheid noodzakelijk is. Nederland heeft ook een voorbehoud gemaakt voor het kunnen blijven stellen van lokale milieueisen bij luchthavens. De PvdA-fractie steunt dat. Het tegenovergestelde zou voor haar onacceptabel zijn.

Ik heb begrepen dat er op het punt van de internalisering van externe kosten niet echt vooruitgang wordt geboekt en dat het er nu op lijkt dat men meer gaat inzetten op het laten rijden van Langere Zwaardere Vrachtwagens (LZV's) in heel Europa, omdat dit heel wat meer milieuvordelen zou bieden. Ik ben benieuwd of dit waar is. Dat is dan in feite het veel grotere milieueffect waardoor je misschien nog veel makkelijker met minder trammelant dingen kunt bereiken.

Er zijn allerlei ontwikkelingen op het gebied van de Europese Elektronische tolservice (EETS). Ik neem aan dat wij die heel goed in de gaten houden in verband met Anders Betalen voor Mobiliteit.

In de brief van 23 oktober staat dat Nederland met de implementatie van twee richtlijnen achterstanden had, maar dat beide richtlijnen op 21 oktober in de Eerste Kamer aan de orde zouden zijn. Dus ik ga ervan uit dat dit nu in orde is. Er zouden drie ingebrekestellingsprocedures lopen

tegen het ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarvan er één inmiddels is opgelost. Er blijven er twee over. Als ik het goed heb gelezen, dan zijn die inmiddels ook zo ongeveer opgelost. Ik hoor graag van de minister of die laatste conclusie klopt.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik begin met een positieve noot, want eindelijk lijkt de truckerrun gered. Ik dank de minister, omdat hij heeft geregeld dat de onzinnige, starre regels iets worden versoepeld. Als ik het allemaal goed heb begrepen, zijn wij er echter nog niet, want dit dringt alleen nog door tot Nederland. Dat kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn, want als het voor Nederland onzinnig is, dan is het voor heel Europa onzinnig, en het is onzinnig. Ik wil graag de toezegging van de minister dat hij nu niet denkt dat hij er is – ook al hebben wij het nu voor 80% van de truckers kunnen regelen – dat hij doorbijt en ervoor zorgt dat heel Europa ervan overtuigd raakt dat deze flauwekul uit de regels moet verdwijnen, en dat er op korte termijn een oplossing komt, zodat een chauffeur die toevallig even bij België de grens over gaat, niet alsnog de klos is.

Mijn volgende punt betreft de voortgangsrapportage met betrekking tot het Europese actieplan logistiek om te komen tot één betaalsysteem voor alle wegen in heel Europa. Mij is nog steeds onduidelijk of er grote problemen zullen ontstaan als de onzinnige Nederlandse kilometerbeprizing straks doorgaat en of deze wel in lijn met de Europese regelgeving. Ik hoop natuurlijk van niet, want dan kunnen wij vanavond nog besluiten om er een streep door te zetten. Misschien kan de minister daar meer helderheid over geven. Wat is zijn inzet bij het overleg en hoe denkt de rest van Europa erover?

Er zal relatief meer vervoer over de weg plaatsvinden met de LZV's, de zware monstertrucks. Juicht de minister de modal shift richting weg eigenlijk wel toe? Zijn de LZV's niet een te grote concurrent voor de spoorsector, zoals de sector zelf ook vreest? Moeten wij daar wel blij mee zijn? Als LZV's er alleen maar komen in plaats van een paar vrachtwagens in Nederland, dan valt er misschien nog iets voor te zeggen, maar als ze de capaciteit van het spoor en het water weghalen terwijl de Betuwelijn ligt weg te roesten en rivieren figuurlijk opdrogen, is dat niet de goede weg. Hebben de luchtvaartakkoorden gevolgen voor de landen met een lager vliegtakstarief of wil de minister zo ver niet gaan?

Ik blijf mijn vraag over de cabotageregeling herhalen. De SP-fractie vindt dat er zo weinig mogelijk lege vrachtwagens door Europa moeten rijden, maar hoe voorkomt de minister misbruik van buitenlandse vrachtwagenchauffeurs die onder alle door ons vastgestelde normen en waarden met goederen door Europa gaan rijden? Dat gaat namelijk een brug te ver.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het woord «ecocombi» is alweer een aantal keren gevallen. Ik had het genoeg om zelf in zo'n ding te rijden tijdens een bezoek aan de Volvofabriek in Zweden. Dit gevaarte was 25 meter lang en woog 60 ton. Het was ongelooflijk, maar ik reed gewoon met dat ding weg. Hij heeft twaalf versnellingen. Het is werkelijk onvoorstelbaar dat de techniek zo ver is gevorderd dat je veilig over de weg kunt rijden met die dingen, natuurlijk wel met een goede opleiding. Op het parcours waar ik reed – ik zal iedereen meteen geruststellen – reed niemand anders en dat was ook verstandig. Maar ik was er wel van onder de indruk. Ik herhaal niet wat mijn collega's daarover hebben gezegd, maar dat ding moet gewoon in Europa kunnen rijden. Dat is goed voor het milieu en goed voor de economie.

Ik heb op de agenda van de Transportraad niet specifiek nieuwe punten gezien. Volgens mij weet de minister hoe de VVD-fractie denkt over alle punten die formeel op de agenda staan. Ik vraag de minister wel om in dikke chocoladeletters de volgende boodschap naar Brussel mee te nemen: geen extra lasten voor de transportsector. Dat moet de minister in

grote dikke chocoladeletters zetten op alle tassen papier die hij meeneemt. Of hij kan al zijn bijdragen in de Transportraad eindigen met die zin.

Misschien kan de minister zijn collega's vragen wat zij ervan vinden dat Nederland wel een vliegtaks heeft ingevoerd en dat België dat niet doet. Misschien krijgt hij dan leuke ideeën of tips.

De onredelijke boetes voor overtreding van de rij- en rusttijden zijn wat mij betreft het belangrijkste punt. Wij hebben daarover al gesproken. De heer Van Heugten heeft samen met de fracties van PvdA en VVD daarover een motie ingediend. Afgelopen zaterdag heeft TLN daarover een rapport met praktijkvoorbeelden uitgebracht. De minister was daarbij aanwezig. Als je die voorbeelden doorleest, kom je te weten welke idiote gevolgen de huidige regeling en de wijze waarop die in de verschillende landen verschillend wordt gehandhaafd, heeft. Als de minister daar een mogelijkheid toe ziet, zou hij dit punt helemaal bovenaan zijn lijstje moeten zetten. Wij kunnen zo niet verder in Europa. Misschien moeten wij dat rapport in het Engels laten vertalen, zodat iedereen het kan lezen. Ik kan mij niet voorstellen dat Europa in alle ernst met deze regelingen, dit boetesysteem en dit haast perverse handhavingssysteem verder wil. Ik doe daarom een klemmend beroep op de minister – ik weet dat hij hier positief tegenover staat – om dit punt helemaal bovenaan op zijn agenda te zetten voor de aankomende Transportraad. Dit moet worden opgelost daar het tot zeer rare dingen in de praktijk leidt. De motie-Van Heugten moet zo snel mogelijk worden uitgevoerd. Dat kunnen wij niet alleen. Daar hebben wij de minister keihard voor nodig. Graag verneem ik van hem welk standpunt hij op dit punt in deze Transportraad gaat innemen.

#### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun vragen. Hoewel verschillende onderwerpen die nu ter sprake zijn geweest al eerder aan de orde zijn gekomen, niet alleen in de Kamer maar ook in Europa, is het de komende week toch weer van belang om hierover te praten. Er zijn ontwikkelingen aan de gang en zeker gelet op de zwaarte van sommige onderwerpen, zoals de internalisering, moet Nederland continu middenin de discussie staan.

Ik heb eerder gezegd dat de regering het principe van internalisering van externe kosten in de vervoersmodaliteiten steunt, omdat er iets in zit van gelijk optrekken, een level playing field behouden, binnen een unie zonder binnengrenzen. An sich verwelkomen wij het voorstel tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn, omdat er zonder deze wijziging geen juridische basis is voor het in rekening brengen van externe kosten voor het vrachtvervoer over de weg. Natuurlijk leidt dit tot lasten. Dat zien wij ook aan de jaren geleden in Duitsland geïntroduceerde Maut, die tot ongelijkheid heeft geleid aan de verschillende kanten van de grens.

Bij de onderhandelingen in Brussel wordt de Nederlandse positie bepaald door drie uitgangspunten. Ten eerste zijn wij voorstander van het principe van internalisering, maar nadrukkelijk alleen als dit op een eerlijke en evenwichtige manier gebeurt. Wij staan daarop en dat houden wij in de gaten. Ten tweede mag de nieuwe richtlijn voor de Nederlandse plannen rond Anders Betalen voor Mobiliteit geen belemmering opleveren voor de kilometerbeprijzing. Ten derde moet de richtlijn de werking van de interne markt waarborgen. Voorkomen moet worden dat het vrije verkeer van goederen en het level playing field verstoord worden door een lappendeken aan heffingen of door exorbitante bedragen. Sommige regio's in Europa, zoals Karinthië, hebben namelijk eigen politieke doelen met deze heffingen. Daarmee frustreren zij de vrije markt en de logistiek.

Verder vind ik het van belang dat het internaliseren van externe kosten zich niet beperkt tot het wegvervoer. Mevrouw Roefs, de heer Van Heugten en anderen hebben daartoe vaak opgeroepen. Gekeken moet

worden naar alle modaliteiten. In de vorige Transportraad heb ik dit aangegeven en ik blijf dit doen. Hiervoor zet ik mij dus heel nadrukkelijk in.

In het voorstel van de Europese Commissie wordt thans een drietal externe kosten onder de richtlijn gebracht. Dit zijn de kosten van geluidsoverlast, luchtvervuiling en congestie. Ik kan mij vinden in het voorstel om de kosten van geluidsoverlast en luchtvervuiling onder de richtlijn te brengen. Wel vind ik het van belang dat er om een harmoniserend kader te bereiken, harde «caps» worden ingesteld. Er wordt niet getolereerd dat straks de meest gekke dingen kunnen gebeuren, zoals in Karinthië. Een positieve ontwikkeling is dat deze harde «caps» in de laatste teksten lijken te worden vastgelegd.

Ik heb eerder gezegd dat ik grote moeite heb met het opnemen van de externe congestiekosten in de heffingsgrondslag. De voorliggende voorstellen bieden op basis van de andere grondslagen nu al ruimte voor zeer hoge tarieven, die mijns inziens niet per definitie positief uitpakken voor het milieu, noch voor het functioneren van de interne markt, met name niet voor het transitoverkeer dat zo van belang is voor de Europese economie. Ik zeg dit met nadruk, want als je wilt dat zo'n systeem op draagvlak kan rekenen, zowel bij de sector als bij de gemiddelde inwoner van de Europese Unie, dan moet je oppassen dat je niet doorschiet. Nu kunnen wij al tot heel hoge tarieven komen als wij dat zouden willen. Ik betwijfel ook of het internaliseren van congestiekosten voor alleen het vrachtvervoer over de weg en dus niet voor personenauto's – de heer Van Heugten zei al dat dit niet gebalanceerd is – echt effect heeft bij het oplossen van files. De vraag is in dat geval wat je met deze congestiekosten eigenlijk wilt bereiken. Vrachtwagens mijden waar mogelijk nu de spits al, want stilstaan brengt zeker voor deze sector hoge kosten met zich mee. Je moet je dan ook afvragen of het principiële rechtvaardig is om het vrachtverkeer voor die externe kosten van files te laten betalen, terwijl andere weggebruikers dat niet hoeven.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij zitten in een lastig parket met de congestiekosten. Ik ben het ermee eens dat als vrachtwagens moeten betalen voor congestie, personenauto's dat in ieder geval ook moeten, want anders heeft het geen zin. Als je het alleen maar hebt over vrachtauto's is dat een reden om in Europa te zeggen dat de congestiekosten er niet bij horen. Wel ben ik er huiverig voor dat wij wellicht problemen krijgen met het betalen van Anders Betalen voor Mobiliteit, als wij nu zeggen dat de congestiekosten er niet in mogen. Daarom werd in de motie-Vendrik aan de regering gevraagd om aan te geven dat Nederland problemen ziet met het uitsluiten van congestiekosten. Wij willen namelijk ruimte openhouden voor het berekenen van congestie in Anders Betalen voor Mobiliteit, al koppelen wij dat aan zowel vrachtwagens als personenauto's. Dat laatste is in Europa helemaal uitgesloten. Dat maakt dat er een heel vreemde balans is.

Minister **Eurlings**: Ik ben het niet alleen eens met het laatste wat u aan de motie-Vendrik toedichtte, maar dat gaat ons ook gewoon lukken. Ik zie dat de heer Vendrik binnen komt lopen. Welkom, mijnheer Vendrik, ik had het zojuist over een belangrijk werkstuk van uw hand, de veelbesproken motie-Vendrik, die intussen ook in Europa bekend is. Wij kunnen de kilometerbeprijzing zowel voor de auto als voor de vrachtauto invoeren. Daarbij is wel de vraag in hoeverre je voor de vrachtauto boven het basistarief kan differentiëren in de spits, met variatie naar tijd en plaats. Normaal is dat één op twee, maar zeker in de drukke gebieden willen wij veel verder kunnen gaan en daar hebben wij Europa bij nodig. Die strijd wordt nu gestreden. De vraag is dus hoe vaak je in de spits boven je basistarief mag gaan. Wij willen daarvoor de ruimte hebben, omdat wij ook voor de personenauto spitsheffingen willen invoeren.



De andere vraag is of wij het nodig of goed vinden voor de redelijkheid van het systeem dat, terwijl je nu al tientallen eurocenten per kilometer kunt tellen voor de vracht op basis van de grondslagen die ik zojuist noemde, er nog eens € 0,50 à € 0,60 per kilometer bij kan komen. Dan vind ik dat wij even op onze zaak moeten letten, zeker als ik denk aan Karinthië. Een heleboel landen in Europa doen er niets mee, want het is niet verplicht. Maar er kunnen ook regio's zijn die weten dat zij maximaal tot boven de euro per kilometer kunnen gaan en die dat intikken en de boel afknijpen. In dat geval vraag ik mij af of je dan nog wel bezig bent met het puur internaliseren van externe kosten of dat je dat instrument toch weer laat misbruiken voor heel andere politieke doelen, namelijk voor antimobiliteit of antitransito. Ik splits die dingen dus wel heel nadrukkelijk in de Kamer. Ik heb het punt met de kilometerbeprijzing gemaakt in lijn met wat was gevraagd. Dat kan ik de Kamer garanderen. Ik vind dus wel de vraag aan de orde of wij dat volume nog verder moeten oppeppen en zo veel ruimte moeten geven. Het antwoord van de regering op die vraag is «nee». Zij heeft daar grote moeite mee.

Misschien is het goed dat ik de stand der onderhandelingen met de Kamer deel. De onderhandelingen verliepen erg moeizaam, maar de afgelopen weken lijkt er ineens een versnelling te komen. Ik durf er niettemin geen geld op te zetten dat wij volgende week in de Raad tot een akkoord zullen komen. Er speelt veel en het is een belangrijk onderwerp. In La Rochelle op 1 en 2 september lagen de geesten heel ver uit elkaar. Ik zie de heer Vendrik opkijken, maar er zijn mensen die spiritueel zijn. Ik zeg hem: dat kan u ook nog overkomen. Houd hoop!

Een aantal landen is tegen het opnemen van congestiekosten in het voorstel. Ook de Nederlandse regering heeft daar grote moeite mee. Het voorzitterschap zoekt nu voor dit knelpunt naar een compromis, waarbij de congestiekosten voor vrachtauto's enkel mogen worden doorberekend als er een koppeling wordt gelegd met personenauto's. Dat is de terugvaloptie die de heer Van Heugten als enig acceptabele alternatief noemde. Dit compromis wordt vormgegeven door een clause waarin staat dat er geen sprake mag zijn van een oneerlijke behandeling of benadeling van het vrachtvervoer ten opzichte van andere weggebruikers. Het is mij echter nog niet duidelijk wat die clause voor de rest precies gaat inhouden. Met dit compromisvoorstel lijkt er geen blokkerende minderheid tegen het opnemen van congestiekosten te zijn. In het Europees Parlement lijkt er eveneens steun voor die externe kosten als heffingsgrondslag. Ook daar wordt door een belangrijk aantal fracties een verbinding gelegd met personenvervoer.

Mijn eerste lijn blijft: geen congestiekosten. Als een voorstel hiertoe kan worden geblokkeerd, blokkeer ik het. Dat is de lijn van deze regering. Als dat niet kan, is de vraag hoe wij er de second-bestoplossing uit kunnen slepen. In dat geval zal ik geen enkele onduidelijkheid laten bestaan over de vraag wat die clause voor ons betekent, namelijk vracht- en personenvervoer. In de praktijk betekent dit dat Karinthië – ik blijf bij dit voorbeeld – alleen exorbitant de vracht kan belasten als het de eigen personenauto's ook zo belast. De nieuwe gouverneur van Karinthië zal dat dan ook aan zijn mensen moeten uitleggen. Ik denk dat dit nog wel een sta-inde-weg die gekke dingen voorkomt. Het is ook voor de geloofwaardigheid van het systeem niet goed als de volumes te groot worden.

Nederland zou volgens onze inschatting zelf overigens op geen enkele manier een probleem hebben, omdat wij met onze plannen voor kilometerbeprijzing voor het personenvervoer wel degelijk kosten in beeld brengen. Wat dat betreft zouden wij geen knellende werking ervaren. Nogmaals, als ik het niet kan tegenhouden, ook niet met een groep landen, dan kan dit een terugvaloptie zijn. Dit kan echter alleen als die koppeling zo hard is dat het spookbeeld «Karinthië» niet kan optreden. Ik ga nu in op de differentiatieruimte voor de infraheffing. Zojuist zei ik dat het voor onze kilometerbeprijzing van groot belang is dat er kan worden

gedifferentieerd en dat er voldoende ruimte is voor de spreiding van het tarief naar tijd en plaats. Het lijkt mij ook voor de personenautobestuurders van belang dat zij, als zij in de spits rijden waar een spitstarief geldt, niet links of rechts gepasseerd worden door een vrachtwagen waarvoor geen spitstarief geldt. Ik vind ook dat dit past bij de pogingen van bijvoorbeeld Hans Smits om de 24-uurslogistiek te bevorderen en slimmer te plannen buiten de spits om. Dat kun je stimuleren met enig reliëf naar tijd en plaats, maar daarvoor is wel een nadrukkelijke differentiatiemogelijkheid nodig. Dit Nederlandse verzoek voor meer differentiatieruimte is door een aantal landen, het voorzitterschap en de Commissie gesteund. Ik heb goede hoop dat dit verzoek overeind blijft in de uiteindelijke tekst. Dit zal nog wel de nodige inspanningen vergen. Het vergt ook precieze uitleg van het verschil tussen het opnemen van congestie als een extra grondslag in de totale pot of het in congestietijden kunnen differentiëren van de heffing. Dat zijn twee verschillende dingen, maar deze lopen in de Brusselse vertaalmachine nogal eens door elkaar. Wij moeten daar scherp op blijven letten.

Een groot aantal landen is tegen het verplicht oormerken van de opbrengsten. Nederland is dat ook, louter vanwege het principe dat Nederland zijn eigen budgetrecht heeft en moet houden. Het vanuit Europa verplicht oormerken van nationale inkomsten druist in tegen de Nederlandse begrotingsregels en is in strijd met de geldende bevoegdheidsverdeling tussen de EU en de lidstaten. Wel heb ik eerder gezegd dat ik het voor het draagvlak voor deze internalisering van belang vind dat het geld terugvloeit en ten goede komt aan de duurzame logistiek en aan alles wat daarbij hoort. Daarom heb ik ook in La Rochelle gezegd dat ik mij wel wat kan voorstellen bij een nadrukkelijke, sterke en krachtige aanbeveling aan de lidstaten in het kader van de geloofwaardigheid van deze operatie om het geld op die manier te besteden. Maar wij zullen in dit huis met elkaar die beslissing moeten nemen. Europa kan niet over onze budgetten besluiten. Dat is een principieel punt.

De heer **De Krom** (VVD): Hoe u het uitonderhandelt is uw zaak, maar uiteindelijk moet de conclusie zijn dat de transportsector niet met extra lasten wordt opgezaald. Ik hoef u niets te vertellen over de economische vooruitzichten. Die zijn buitengewoon beroerd. De economische vooruitzichten van de transportsector vormen daarop geen uitzondering. Er werken 90 000 mensen in deze sector in Nederland. Gaat u een spandoek meenemen met die leus?

Minister **Eurlings**: Het probleem in Europa is dat ik dan een stuk of 25 spandoeken moet meenemen, want dat is ongeveer het aantal officiële talen. Er zit geen enkel licht tussen de sector en mijzelf in het willen voorkomen van exorbitante dingen op dat punt. Sterker nog, er is veel contact. De sector is ten principale niet tegen internalisering, maar wil voorkomen dat dit systeem oneerlijk wordt, dat het een drager wordt van tal van oneigenlijke argumenten en dat het geld uit de sector wegtrekt. Ik vind dat zelf ook van belang, niet alleen voor de sector. U hebt gelijk dat de sector het zwaar heeft. Afgelopen zaterdag was ik aanwezig bij het TLN-congres, waar desalniettemin een goede sfeer heerste. Men wil zich niet laten kisten en er vol tegenaan gaan, maar het is wel heel moeilijk. Dat is reden temeer om daarop heel scherp te zijn, maar dat moeten wij sowieso zijn, want het heeft niet alleen te maken met de positie van de sector, maar ook met de geloofwaardigheid van een instrument dat als milieu-instrument wordt gepresenteerd. Principieel moet je voorkomen dat dit wordt gebruikt voor andere zaken. Mijn antwoord is dus «ja». Deze kabinetsperiode komt er in lijn met het dieselakkoord sowieso geen kostenophoging. Wij zullen voorkomen dat een internaliseringsoperatie die de sector ondersteunt, verwordt tot een instrument voor tal van andere doel-



stellingen. Het lijkt een beetje op de kilometerheffing: houd de principes eerlijk, dan blijven wij gelukkig!

Voorzitter. De Kamer heeft in eerste termijn niet gesproken over de CO<sub>2</sub>-problematiek – de heer Vendrik had waarschijnlijk een ander debat – maar ik ga er toch even op in. De Commissie kiest er expliciet voor om het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot niet te koppelen aan het gebruik van de infra. Zij ziet nadrukkelijk meer in het koppelen aan het gebruik van brandstof, de accijnzen of het handelssysteem. Het zit er ook in dat de categorisering voor een groot gedeelte van de vrachtauto's er niet komt. Praktisch gezien is het daarom veel gemakkelijker om het op een andere manier te doen. De Commissie is daar heel duidelijk in. Vorige week maandag heb ik daarover gesproken met eurocommissaris Tajani, toen hij in Nederland was. De Commissie is heel uitgesproken en vindt dat het niet kan werken. Ik vind dat je het in dat geval alleen al om praktische redenen op een andere manier zou kunnen doen. Je merkt daaraan wel dat wordt nagedacht over de vraag hoe het op een andere manier kan. Op zich vind ik dat een gezonde discussie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wijs op twee dingen. In de eerste plaats stond dat niet in de motie. In de motie lag besloten dat CO<sub>2</sub> expliciet als externe kosten gekwalificeerd moeten kunnen worden als lidstaten dat willen. De minister geeft daaraan geen gehoor. Ik vraag hem om herziening van zijn standpunt. Ik wens dat de motie op dat punt wordt uitgevoerd. In de tweede plaats heeft de minister zelf in een ander debat, namelijk in de tweede ronde Anders Betalen voor Mobiliteit, aangegeven dat hij bezig is met scenario's voor differentiatie van de kilometerheffing, waarbij CO<sub>2</sub> een grondslag is voor differentiatie. Hoe kan hij in Europa genoeg nemen met een standpunt van de Europese Commissie dat het niet kan en het dus niet gebeurt, terwijl hij zelf scenario's laat doorrekenen die mogelijk een opstap zijn naar CO<sub>2</sub>-differentiatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens?

Minister **Eurlings**: Ten eerste is de categorisering bij personenauto's wel voorhanden. Daarbij kan dus wel differentiatie worden toegepast. Ten tweede is er een verschil tussen het toevoegen van een grote extra kostenpost aan de totale pot of het bezien of de kosten op enigerlei wijze kunnen worden gedifferentieerd. Hoe het ook zij, bij vrachtwagens blijf je aanlopen tegen het feit dat daarvoor geen categorisering is. Wij kunnen dat leuk vinden of niet, maar zo is het nu eenmaal. Als het al mogelijk is voor oudere vrachtauto's, zou het veel inspanning vergen en jaren duren om dat op een goede manier voor elkaar te krijgen. In dat geval is het veel efficiënter en zinniger om te bezien of er geen andere differentiatiemogelijkheden zijn voor CO<sub>2</sub> in het vrachtverkeer. De Commissie denkt zelf dat dit veel gemakkelijker zou kunnen via het accijzensysteem. Omdat daarin een redelijke link is tussen verbruik en CO<sub>2</sub>, kan dat instrument redelijk reëel zijn. In de motie van de heer Vendrik wordt om verschillende dingen gevraagd en ze is daarom niet geheel eenduidig. Ik leidde dat ook af aan het feit dat mevrouw Roefs in een vorig debat zei dat zij vond dat de motie was uitgevoerd. Ik heb dat naar eer en geweten naar voren gebracht en gezegd dat wij met onze kilometerbeprijzing geen probleem mochten krijgen. Als de heer Vendrik vindt dat CO<sub>2</sub> er toch in moet, tegen de Commissie en bijna iedereen in Europa in en ook tegen het argument in dat het niet kan werken, omdat er momenteel geen categorisering voor vrachtwagens is, dan raad ik hem aan om van zijn parlementaire positie gebruik te maken en de Kamer opnieuw, maar nu heel gericht, te vragen om een uitspraak over CO<sub>2</sub> als grondslag. Maar ik zeg nogmaals dat het op dit moment niet kan werken. De Commissie is echt niet antigroen. Het tegendeel is waar – dat blijkt ook als je eurocommissaris Dimas en het directoraat-generaal voor transport over tal van dingen beluistert – maar men zegt gewoon dat dit niet kan werken. Dat argument zou in dit alles

een rol moeten spelen. Als de Commissie er zelf al zo stevig in zit, dan is dat niet voor niets.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij is de motie heel helder. De motie draagt de minister op, zich in de Transportraad uit te spreken voor vrijheid van lidstaten om zelf te bepalen welke externe kosten in de kilometerheffing kunnen worden opgenomen. Als Nederland een kilometerheffing introduceert, bepaalt de Kamer bij meerderheid de grondslag voor een eventuele differentiatie. Europa gaat niet over de vraag of CO<sub>2</sub> daarbij hoort of niet. Daar gaan wij over. Dat staat volstrekt helder in de motie. De minister kan dus geen enkele ruimte in de motie zien om tegen de Commissie te zeggen dat wij zelf willen gaan over de externe kosten, behalve CO<sub>2</sub>. Ik herhaal dus dat ik wil dat die motie wordt uitgevoerd. De minister zegt verder dat er momenteel geen categorisering is van het vrachtwagenpark die als grondslag kan dienen voor differentiatie. Voordat de richtlijn tot stand is gekomen en voor zover nodig in nationale wetgeving is opgenomen, zijn wij al drie à vier jaar verder. Als wij op termijn willen besluiten om wel degelijk een CO<sub>2</sub>-differentiatie in de kilometerheffing op te nemen, dan zouden wij dat systeem moeten gaan bouwen. Het kan nooit zo zijn dat Europa vandaag beslist dat wij over drie à vijf jaar geen besluit mogen nemen over de precieze differentiatie. Ik herhaal mijn eerste vraag van zojuist: hoe kan de minister tegen de Europese Commissie zeggen dat de CO<sub>2</sub> er wat hem betreft buiten mag blijven – dat mag straks dus geen grondslag zijn voor differentiatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens – terwijl hij in het vorige debat over Anders Betalen voor Mobiliteit heeft gezegd dat hij op dit moment scenario's laat doorrekenen voor differentiatie van kilometerheffing voor vrachtwagens, waarbij CO<sub>2</sub> de grondslag is voor differentiatie? In dat geval komt de minister zijn toezegging niet na, of omdat deze niet uitvoerbaar is, of omdat hij spreekt met dubbele tong. Ik snap het niet meer. Ik wil daarover uitleg.

Minister **Eurlings**: De heer Vendrik sterkt mij in mijn opinie dat ik de motie heb uitgevoerd, want ik heb gevraagd dat wij in onze kilometerheffing zelf onze keuzen kunnen maken. En wij kunnen dat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Inclusief CO<sub>2</sub>?

Minister **Eurlings**: Bij de milieuscenario's die ik aan de Kamer voorleg, zal CO<sub>2</sub>, zeker bij personenauto's, een rol spelen. Bij vrachtwagens is geen categorisering. Ik wil best met u bespreken wat wij kunnen...

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar minister, u hebt zelf... Ik wil gewoon een antwoord op mijn vraag. Het gaat niet over personenauto's, het gaat over vrachtwagens.

De **voorzitter**: De minister is bezig met zijn eerste zin. Eerst moet de minister op een fatsoenlijke manier kunnen antwoorden. Dan kunnen wij altijd nog constateren.

Minister **Eurlings**: De heer Vendrik is niet spiritueel. Ik ben dat wel en dan nog denk ik dat ik niet over water kan lopen. Ik kan hem inhoudelijke argumenten geven totdat hij een ons weegt, maar hij staat er gewoon niet voor open. Op een gegeven moment houdt het dan op. Ik heb gezegd dat wij in ons systeem de ruimte moeten hebben om te differentiëren. Die ruimte hebben wij. Op de vraag of dat zinnig is, antwoord ik «nee». Zolang die categorisering er niet is, kan er geen sprake zijn van eerlijke differentiatie van CO<sub>2</sub> voor vrachtwagens. Maar ik heb de motie van de heer Vendrik uitgevoerd. Mevrouw Roefs, een van de ondersteuners van de motie, heeft aangegeven dat zij vond dat de motie was uitgevoerd. De

heer Vendrik kan daar anders over denken. Dat spijt mij dan. Hij kan een precieze oproep voor de volgende Transportraad aan de Kamer ter stemming voorleggen. Ik kan niet toveren. Er is op dit moment geen categorisering. Ik mag differentiëren binnen het bestaande volume, maar dat heeft geen zin als er geen grondslag is. Ik wacht de nieuwe Kameruitspraak af, maar ik heb ook te maken met de realiteit. Ik vind het jammer dat de heer Vendrik niet ingaat op mijn vraag of hij het op inhoud met mij eens is dat CO<sub>2</sub>-differentiatie veel gemakkelijker en sneller op een andere manier zou kunnen.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat de kilometerheffing er niet komt. Ik vind het daarom lastig om mee te doen aan de discussie. Ik denk dat de heer Vendrik wel gelijk heeft. De minister zegt dat hij niets gaat zeggen, omdat op dit moment geen categorisering mogelijk is. Wij weten echter niet hoe dat over vier jaar is. Er moet nu een basis worden gelegd voor de afspraken die moeten worden gemaakt. Dat is principieel van aard. Een ander principieel punt is, zoals de minister zelf zei, dat Nederland zelf over zijn begrotingstechnieken gaat. Wij gaan ook zelf over de vraag waarop wij differentiëren. Daarover was de Kamer principieel heel helder. Dat de minister nu zegt dat het door het huidige gebrek aan mogelijkheden niet kan, staat daar los van. Ik vraag de minister om het principiële besluit van de Kamer in volle omvang in Europa kenbaar te maken.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft een punt als hij zegt dat de techniek niet stilstaat en in die zin ook de statistische wetenschap niet. Als u daarop staat, geef ik aan dat die mogelijkheden strengstens worden bekeken. In een vorig debat heb ik gezegd dat er in 2013 sowieso een evaluatie komt, waarbij dit punt opnieuw aan de orde kan komen, als die categorisering er dan is. Op dit moment is die categorisering er echter echt niet. Volgens iedere insider in Brussel duurt het behoorlijk lang voordat die categorisering er is, zo men wil dat die er komt. Ik blijf daarom de inhoudelijke vraag stellen of het voor het milieu, als dat het doel is, niet veel beter is om op korte termijn andere richtingen te exploreren en te bezien of zo CO<sub>2</sub>-differentiatie kan worden ingevoerd.

De **voorzitter**: Ik heb een punt van orde voordat de Kamer met allerlei interrupties komt. De minister moet nog alle vragen beantwoorden die door de Commissie zijn gesteld. De heer Roemer krijgt nog gelegenheid om te interrumperen. De minister moet wel alle vragen kunnen beantwoorden, anders zullen er alleen maar VAO'tjes worden aangevraagd.

De heer **Roemer** (SP): De Kamer heeft bij meerderheid de principiële vraag gesteld om die deur nu niet dicht te gooien. De minister kan wel zeggen dat er over drie of vier jaar allemaal andere technieken zijn, maar als wij de deur nu dichtgooien, dan hoeven wij het daar over drie of vier jaar niet eens meer over te hebben.

Minister **Eurlings**: Ik gooi die deur helemaal niet dicht. Integendeel, ik heb juist gezegd dat wij moeten bezien of er geen mogelijkheid is om te bereiken dat het in de toekomst wel kan. Aan de heer Roemer vraag ik of hij vindt dat wij tussen nu en dan niets moeten doen. Die vraag heeft de Commissie zichzelf gesteld, want het duurt sowieso een behoorlijk aantal jaren. De Commissie wil bezien of er niet toch op korte termijn iets kan gebeuren, maar dan op een andere manier. In dat geval is het alleen al om milieugronden niet gek dat de Commissie andere paden exploreert, anders weet je zeker dat je het een behoorlijke tijd gewoon niet kunt doen. Niet alleen de eurocommissaris van transport denkt er zo over, maar ook die van milieu. Je kunt veel van Europa zeggen, maar niet dat het directoraat-generaal voor milieu in Europa niet erg voortvarend is. Dat is precies het punt. In de geest van de heer Roemer zal ik zeggen dat de deur

niet moet worden dichtgegooid, maar dat actief moet worden gezien of er in de toekomst een situatie kan worden gecreëerd waarin het wel kan. Dat sterkt mij in de lijn dat bijna alle Europese landen die dit vinden, niet van hun stokje zijn gevallen.

Voorzitter. Ik ga nu in op de truckerrun. In het VAO over de Transportraad van 7 oktober heb ik de Kamer aangegeven dat ik eurocommissaris Tajani nadrukkelijk zou vragen om een vrijstelling van de rij- en rusttijdenverordening te regelen voor deelnemers aan de truckerrun. De heer Tajani heeft om nadere informatie gevraagd, omdat de truckerrun in Europa echt een onbekend fenomeen is. De Commissie stelde onder andere vragen over het borgen van verkeersveiligheid, de mogelijkheid tot controle door inspecteurs, het voorkomen van misbruik en fraude met de vrijstelling et cetera. In overleg met de transportsector en de organisatoren van de truckerruns heb ik een werkwijze ontwikkeld die aan de vragen van de EC tegemoet komt. De Commissie heeft ambtelijk laten weten de gepresenteerde werkwijze te kunnen volgen en heeft dus in die zin positief gereageerd. Zij zegt dat op dit moment de vrijstelling die men wil geven, zich richt op de nationale transporten. Dat is een eerste stap die inhoudt dat in elk geval 85% van de chauffeurs kan blijven participeren aan de truckerruns, zonder dat hun inzetbaarheid kan worden belemmerd. Dus nationaal is er geen enkele reden meer waarom wij verplicht zouden zijn om die mensen een strobreed in de weg te leggen.

Die eerste stap is echter onvoldoende. Dat zeg ik de heer Roemer na. Ik bestrijd de uitleg van de Commissie dat een uitzondering onder artikel 14 niet internationaal dekkend kan zijn. Ik ben van mening dat een door de Commissie verleende nationale uitzondering betekent dat iemand die daar gebruik van maakt, zoals een deelnemer aan een truckerrun, een legale handeling verricht en dat deze daardoor ook in het buitenland niet meer mag worden beboet. Dat is mijn uitleg ervan. Ik heb daarover op 24 november in Den Haag met eurocommissaris Tajani gesproken. Ik ben met hem tot de conclusie gekomen dat wij met een nationale vrijstelling voor een groot gedeelte van de chauffeurs het probleem hebben opgelost, maar dat wij in onderling overleg nog eens gaan kijken naar de strekking van het basisartikel van de vrijstelling. Ik zal in dat vervolgoverleg ook voor de laatste 10% tot 15% van de deelnemende chauffeurs proberen om die vrijstelling erdoor te slepen. Antonio Tajani, die ik uit een vorig leven vrij goed ken, heeft zelf bij de persconferentie gezegd dat hij vindt dat zo'n prachtig sociaal initiatief niet door Europa mag worden gefrustreerd. Het zal echter nog het nodige vergen om het ook de jure op basis van het beleidsartikel voor de laatste 15% binnen te halen. Ik ga ervoor. Ik houd de Kamer op de hoogte. De eerste 85% is binnen, mede dankzij de grote energie die de Kamer hierin heeft gestoken.

Ik kom te spreken over de ecocombi, die ik trouwens in Europa beter niet «ecocombi» kan noemen, want in dat geval stijgt de temperatuur in de vergaderzaal direct tot ongezonde hoogte. Ik heb bij het bezoek van Antonio Tajani nadrukkelijk voor die lange en zware voertuigen gepleit. Dat zit niet alleen in efficiency van transport, maar ook in milieu. Je hoeft veel minder ritten te maken om hetzelfde te kunnen vervoeren. Dat is een belangrijk argument. Wij hebben het spoor voor het goederenvervoer hard nodig. De Betuweroute zal sterk groeien. Dat wil niet zeggen dat er in de toekomst geen grote rol is weggelegd voor het vervoer over de weg. Dat vervoer blijft en kan dan maar beter zo efficiënt en milieuvriendelijk als mogelijk. De ecocombi zorgt voor zo'n 30% minder uitstoot, want er kan ongeveer 50% meer goederen achter één trekker worden vervoerd. Dat is dus anderhalf keer zo veel en dat is pure winst.

Het ligt alleen in sommige landen erg moeilijk. In Duitsland zit de discussie op slot. Collega Wolfgang Tiefensee heeft met de Länder afgesproken dat er voorlopig geen nieuwe pilots komen. Wij zullen er natuurlijk wel alert op blijven, ook ten aanzien van Duitsland, of niet toch weer openingen in deze discussie kunnen komen. In België is al jaren sprake

van aanstalten om proeven te gaan nemen. Wij hebben via de contacten van Rijkswaterstaat aangeboden om onze kennis en ervaring met onze zuiderburen te wisselen. Met Antonio Tajani heb ik afgesproken dat Nederland een notitie zal opstellen over de positieve ervaringen in ons land met die LZV's. Met het oog op verbreding van het draagvlak en ter vergroting van de kans op agendering van LZV's op de Europese agenda zal Nederland actief contact zoeken met Denemarken en Zweden en voorstellen om de notitie samen met deze twee landen op te stellen en in te dienen bij de Europese Commissie. Ook kunnen wij bilateraal richting Duitsland gezamenlijk druk blijven uitoefenen. Concreet willen wij graag een proef op een grote internationale corridor, zodat je ook op internationaal vlak kunt zien wat de winst van deze innovatie kan zijn. Dit wordt dus vervolgd. Aan onze inzet zal het niet liggen. Wij moeten alleen bij sommige landen de koudwatervrees op dit punt zien te verminderen.

Ik heb eigenlijk al gesproken over de modal shift. Ik vind dat het spoor het net zozeer als bij de reizigers zou moeten verdienen, ook op basis van de aantrekkelijkheid van het eigen product. Dat is de eerste lijn. Daarom mogen wij niet bescheiden zijn in het nastreven van minder internationale bureaucratie met betrekking tot goederentransport over het spoor. Dat was een groot nadeel. Ik zal met de landen langs de corridor Rotterdam–Genua begin volgend jaar een grote bijeenkomst houden om de blokkades te slechten, zodat het echt één Betuweroute wordt, van Rotterdam tot in Italië. Dat helpt het goederenvervoer op de rails echt vooruit. Ik zou het gek vinden als wij de vracht onnodig inefficiënt en milieuvervuilend houden, alleen omdat wij bang zijn dat het spoor anders een geduchte concurrent heeft. Dat zou de wereld op zijn kop zijn. Laten wij de milieuarargumenten aan beide kanten van het verhaal gelijkelijk hanteren. Het spoor moet het echt wel winnen, op basis van een veel beter product. Daar wordt in Europa nu hard aan gewerkt.

Ik kom te spreken over de onevenredige boetes in het kader van de digitale tachograaf. Dat is een belangrijk punt. Daar word je inderdaad op de gekste momenten op aangesproken. De tachograaf is bedoeld om in Europa eenduidigheid te krijgen. Eén lijn op het vlak van veiligheid, rusttijden en momenten waarop iemand strafbaar is. Helaas werkt het in de praktijk niet perfect. In sommige landen wordt het aantal geruste uren geverbaliseerd als de tachograaf niet klopt en in andere landen het aantal gereden uren. Soms hele hoge boetes, soms minder. Het cash betalen is inderdaad een probleem voor de veiligheid. Daarbij is er ook gebrek aan flexibiliteit. Ik heb op het TLN-congres een voorbeeld uit mijn eigen praktijk gegeven. Ik was aan het zwemmen. Ik trok mijn baantjes op zondag. Twee chauffeurs zwommen langs mij op en begonnen hun verhaal. Dan sta je wel gek te kijken. Zo hoog zat het ze! Ik was blij. Nu kon ik wat minder hard zwemmen. Mijn vriendin is wat sneller dan ik. Maar wij zwommen rustig pratend verder. Eén van de chauffeurs vertelde dat hij in Lotharingen, Noord-Frankrijk, 's avonds laat in een storm kwam aanrijden op een provinciale weg, een route nationale. Hij was door zijn tijd heen en moest zijn vrachtwagen eigenlijk in de berm parkeren. Hij heeft er een halfuur, drie kwartier gestaan. Hij vond het akelig. Het was hartstikke gevaarlijk. Hij voelde zich echt onveilig en besloot daarom maar om die paar kilometer door te rijden naar dat restaurant met die parkeerplaats. Hij kan daarna wel heel lang beboet worden. Voor die paar kilometer wordt hij gedwongen iets heel onveiligs te doen en daar onveilig te blijven staan. Daar is de regeling nooit voor bedoeld.

Dat is ook wat ik bij Tajani heb aangegeven. Hij is daar gevoelig voor, maar u weet allen hoe moeilijk in Europa de discussie rond de digitale tachograaf altijd is. Tajani heeft gezegd: laten wij nu met ons beider ambtenaren bij elkaar gaan zitten en laat alle bezwaren en problemen waar men in de praktijk op stuit van jullie uit naar ons toe komen. Daarom komt de actie van TLN net op het goede moment. De bezwaren zijn van die kant al geïnventariseerd. Ik zal die meenemen. Ik heb het afgelopen

zaterdag nogmaals met TLN-voorzitter Alexander Sackers afgesproken. Wij zullen die bezwaren bij de Commissie op tafel leggen en zeggen: probeer nu flexibiliteit en eenduidigheid te krijgen in boeteregimes, want dit is slecht voor het draagvlak van deze Europese regelgeving. Ik garandeer niet dat dit resultaat heeft, maar de reactie van de commissaris had minder gekund. Dat geeft op zijn minst een opening om het in het hart van de Commissie bespreekbaar te maken.

De heer **De Krom** (VVD): De minister moet succes boeken in Brussel en niet hier. Wij zullen hem afrekenen op waar hij mee terugkomt. Het gaat echter verder dan ongelijke handhaving. Als ik lees dat een vrachtwagenchauffeur wordt beboet, zegt dat hij wellicht overweegt om in beroep te gaan en dan alsnog € 100 extra moet betalen, dan vraag ik mij af: is dat nu corruptie? Daar riekt het wel een beetje naar. Dus volgens mij is dit ernstig. Dit hele verhaal kan niet hard genoeg worden aangezet.

Minister **Eurlings**: Ik heb het benoemen van de hoogte van de boetes gebruikt om te illustreren hoe verschillend dingen worden geïnterpreteerd. Het gaat inderdaad veel verder. De beste garantie dat geen fraude wordt gepleegd en dat niet iemand wat in zijn tas stopt in één van de Europese lidstaten, is als men met de creditcard kan betalen. Daarom zijn wij op tal van vlakken bezig, ook bilateraal. Zo kan in Frankrijk vanaf volgend jaar met de creditcard worden betaald. Nederland heeft het initiatief daarvoor genomen en dat in Parijs op de agenda gezet. Het kan soms helpen voor zo'n land zelf, want ook de ontvangende gendarme wil niet met zo veel geld op zak lopen als hij een paar mensen heeft beboet. Via de Eurocontrolroute zullen wij ook proberen te bewerkstelligen dat in nog veel meer landen met de creditcard betaald zal worden. Wij gaan niet voor niets de slag aan met de Commissie, maar uiteindelijk heb je de andere lidstaten nodig om samen die stap te zetten. Men kan zich gemakkelijk beroepen op de eigen landelijke bevoegdheid rond justitie, maar ik denk dat niemand een krachtig tegenargument kan hebben tegen dit soort bezwaren.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb nog een suggestie. Ik gaf zojuist het voorbeeld waarin tegen iemand werd gezegd: als u in beroep gaat, krijgt u er nog eens € 100 bovenop. Zou het een idee zijn om te helpen, dat soort gevallen boven tafel te krijgen en in Brussel aangekaart te krijgen? Zou er bijvoorbeeld een meldpunt kunnen komen om te helpen, dit soort misstanden te voorkomen?

Minister **Eurlings**: Ik heb zaterdag in Kaatsheuvel de sector ertoe opgeroepen om met concrete voorbeelden te komen. Ze moeten heel concreet en precies zijn om scherp in Europa te kunnen opereren. Ik vind uw suggestie interessant. Ik ben bereid om samen met de sector te bezien of dat zinnig is. In dat geval kan een chauffeur die zoiets overkomt, direct zijn gsm grijpen en zeggen: het is hier gebeurd, zo laat en met die gendarme. Als het niet heel concreet en daardoor bewijsbaar wordt, dan kan men de argumenten gemakkelijk naast zich neerleggen. Ik kom graag op uw suggestie terug.

Voorzitter. Het is waar wat de heer Van Heugten heeft gezegd: de 45-voetcontainer is er zeer zeker nog. Sterker nog, deze maakt zelfs een soort remonte. De markt heeft zelfs nadrukkelijk aangegeven de 45-voetcontainer liever te zien als een standaard, omdat zijn laadruimte vrijwel gelijk is aan die van een standaardoplegger. De Commissie onderzoekt of deze ISO-standaard ook voor grensoverschrijdend transport kan worden gebruikt. Dat staat in het werkprogramma voor 2009. Indien dit tot een positief besluit leidt, geeft het mogelijk aanleiding tot aanvullende interpretatie of aanpassing van de richtlijn 96/53/EC. Ik ben verder voornemens om vooruitlopend op het overleg in Brussel over dit onderwerp het



overleg met collega's in Duitsland en België op te pakken om te bezien of nadere afspraken kunnen worden gemaakt over de mogelijkheden voor het internationaal vervoer. Ook dit is weer geen gelopen race. Het agenderen wil nog niet zeggen dat je succes boekt, maar ik neem het signaal op.

Vooruitlopend op dit alles heb ik voor het binnenlands vervoer de Regeling Meetmethoden voor 45-voetcontainers aangepast, in nauw overleg met de betrokken partners, Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer en EVO, en de fabrikanten en de producenten, waaronder RAI en de Focwa. Deze wijziging zal deze maand worden gepubliceerd, natuurlijk binnen de mogelijkheden van de richtlijn. Hiermee wordt het met ingang van 1 januari van het volgend jaar mogelijk voor binnenlands vervoer om deze 45-voetcontainers te vervoeren op een trekkeropleggercombinatie, verruimd tot ten hoogste 17,30 meter. Daarmee zijn nationaal de meeste problemen voor de sector opgelost. De internationale uitdaging blijft dus. Ik kom daarop terug.

Mevrouw Roefs heeft vragen gesteld over de Single European Sky-verordening.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter, ik doe een voorstel van orde. Ik stel omwille van de tijd voor dat mijn vragen over de luchtvaart schriftelijk beantwoord worden.

De **voorzitter**: De vergadering is 18.15 uur afgelopen. De minister kan kort de openstaande vragen beantwoorden. Daarna houden wij een korte tweede termijn voor enkele statements.

Minister **Eurlings**: Eén van de belangrijkste veranderingen is de meer prestatiegerichte benadering. Die houdt in dat bindende targets gesteld zullen worden aan de prestaties van de luchtverkeersdienstleiders. Een onafhankelijke toezichtinstantie zal de prestaties meten. In Nederland zal dit waarschijnlijk de inspectie zijn. Men gaat dus meer prestatiegericht functioneren en dat lijkt mij helemaal niet gek. De bindende targets worden opgezet om de prestaties te verbeteren. De targets hebben betrekking op de key performance areas, zoals veiligheid, milieu, capaciteit en kosteneffectiviteit. De precieze targets worden na aanneming van de verordening uitgewerkt. Het is aan lidstaten om bindende nationale targets vast te stellen die consistent moeten zijn met de prestatietargets op gemeenschapsniveau. Op nationaal niveau worden de prestaties gemeten door de nationale toezichhoudende instantie. Op regionaal niveau kan worden besloten om samen te werken. In een Europese regio zou een aantal landen dat dus samen kunnen doen.

De ondertekening van de intentieverklaring ten aanzien van de functionele luchtruimblokken op 18 november was een belangrijk moment. De ondertekening vond plaats tijdens een hoge ambtelijke luchtvaarttop in Bordeaux. Dit is zo belangrijk, omdat het eigenlijk van de zotte is dat al die vliegtuigen te lang vliegen terwijl wij spreken over de vergroening van de luchtvaart. Je realiseert in één klap 10% milieuwinst als je efficiënter gaat vliegen. Daarvoor is een efficiëntere indeling van onze hele luchtverkeersleiding nodig, maar ook dat wij met Defensie komen tot een betere indeling van de verschillende luchtgebieden. Wij praten maar en praten maar in Europa, maar als wij het echt goed voorhebben met milieu, moeten wij eindelijk een keer tot daden komen. Daarom vind ik het zo belangrijk dat Nederland vooroploopt met vijf andere landen. Hiermee is een belangrijke stap gezet. Dit betreft bovendien ongeveer de helft van het aantal vliegbewegingen in Europa. Als je hier de winst kunt pakken, heb je ook globaal gezien een grote klapper te pakken. De publicatie in Het Financieele Dagblad van de dag ervoor kan ik niet anders dan een toevallige samenloop van omstandigheden noemen. Ik heb daar de heer Hartman niet over gesproken. Het is niet zo dat wij na het lezen van de krant

hebben gezegd: laten wij morgen in Bordeaux eens even bij elkaar komen. Wij proberen snel te zijn, maar dat zou wat al te ambitieus zijn in onze planning van internationale bijeenkomsten.

Door de Single European Sky-verordening en de totstandkoming van de Functional Airspace Blocks komt de soevereiniteit over het luchtruim niet in het geding. Landen blijven volledig verantwoordelijk voor het eigen luchtruim. Wij hoeven ons dus geen grote zorgen te maken dat de Fransen een verlies van soevereiniteit zullen gebruiken om tegen te werken. Dat is niet het geval. Zij blijven in hun republiek soeverein. Er is gevraagd hoe de planning voor de EETS eruitziet. De Commissie definieert de EETS momenteel. De officiële deadline voor een definitiebesluit was 1 juli 2006. Deze termijn is al enkele jaren overschreden. Het is nog steeds onduidelijk wanneer het definitiebesluit wel genomen zal worden. De Commissie streeft nu naar een definitiebesluit in de zomer van 2009. De EETS zal drie jaar na het definitiebesluit in werking moeten treden voor vrachtauto's en na vijf jaar voor personenauto's, dus eind 2012 voor vrachtauto's en een paar jaar later voor personenauto's. Dat loopt niet helemaal parallel met Anders Betalen voor Mobiliteit. Daar komt nog eens bij dat ik de EETS zeer toejuich. Wij willen geen lappendeken, maar wij moeten het European Rail Traffic Management System (ERTMS) niet zo snel vergeten. Bij dit soort ontwikkelingen, waarbij je internationaal probeert om tot een nieuwe lijn te komen, zijn de bedoelingen goed, maar is de weerbarstigheid vaak groot. Zelfs als de standaard is vastgesteld, blijkt jaren later dat de ene fabrikant deze zus interpreteert en de andere zo. Ik wil niet doemdenken, maar de kans dat deze planning verder uitloopt, is op zijn zachtst gezegd niet denkbeeldig. Als wij met Anders Betalen voor Mobiliteit aan de slag gaan, is het van groot belang om zelf mede die EETS te definiëren. Sterker nog, dat is voor de markt, die met die kastjes aan de slag wil, een belangrijke reden om in Nederland er stevig in te willen zitten. Dan bouwt men later een positie op richting de internationale markt.

Ik heb nog een vraag liggen over de implementatie EU-richtlijnen en infractieprocedures. Laat ik met een positieve noot eindigen: vanaf heden is er geen achterstand meer met de implementatie. Ik kan het nauwelijks geloven als ik het lees, maar dat staat hier echt. Ik ga er zomaar van uit dat dit vanaf heden klopt. Ik kom graag schriftelijk terug op de stand van zaken van de infractieprocedures.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik merk dat wij inhoudelijk op dezelfde lijn zitten. Dat is ieder geval een eurorealistische lijn, anders dan mijn Kamergenoot van de liberale partij voorstaat. Als je vindt dat er geen enkele lastenverschuiving mag plaatsvinden, dan had je nooit aan de wijziging van de richtlijn moeten beginnen. Gelukkig snappen de liberalen in het Europeparlement dat ook.

Hetzelfde geldt voor de collega van de GroenLinks-fractie. Wij hebben de op het oog sympathieke motie van de heer Vendrik destijds niet gesteund, omdat het geen realistische koers is, gelet op de standpunten in de EU en de haalbaarheid van een goede richtlijn. Wij zijn liever voor een realistische Eurovignetrichtlijn dan voor geen verandering ten opzichte van de huidige situatie.

Ik maak nog een opmerking over de boetes en de digitale tachograaf. Ik hoop dat de discussie in Europa geen welles-nietesdiscussie wordt over het beboeten van chauffeurs. Daarvan zijn er in het verleden al genoeg geweest. De discussie moet vooral gaan over de veiligheid van de chauffeur, die op dit moment wordt aangetast.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het is jammer dat de heer Van Heugten niet luistert.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Is de regering voor het veilen van emissierechten voor de luchtvaart? Dat hoop ik, anders wordt het een subsidie voor de luchtvaart en die krijgt zij al te veel.

Kan de minister een indicatie geven van wat de huidige Eurovignetrichtlijn in concept betekent voor de marge voor de kilometerheffing voor vrachtverkeer in en buiten de spits? Over welke bandbreedte hebben wij het nu precies?

De minister heeft de vorige keer gezegd, en dat herhaalt hij in de brief, dat er in het stedelijk gebied volgens de richtlijn meer marge is dan daarbuiten. Maar als je congestie wilt laten meetellen in de heffing, dan moet je toch ook buiten stedelijk gebied heffen om te zorgen dat binnen stedelijk gebied files worden gereduceerd?

Wat de CO<sub>2</sub> betreft, gooi ik het even over een andere boeg. Vanmiddag is de motie-Koopmans aangenomen – de heer Koopmans is partijgenoot van deze minister – en daarin wordt onder andere gevraagd om onderzoek te doen naar CO<sub>2</sub>-differentiatie voor vrachtauto's. Het is niet mijn motie. Het is een CDA-motie, heel degelijk, realistisch en spiritueel. Hoe denkt de minister in het licht van het standpunt over CO<sub>2</sub> als grondslag voor differentiatie deze motie uit te voeren? Want ik begrijp nu dat als wij vandaag niets veranderen, er straks zeer waarschijnlijk een Eurovignetrichtlijn komt die het Nederland verbiedt om, mocht het daar ooit toe besluiten, een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren dan wel te veranderen, waarbij CO<sub>2</sub> een grondslag wordt voor de differentiatie. Dat mag dus straks niet meer van Europa en deze minister vindt dat goed. Daarmee gooien wij een gevoelige optie voor een stringent klimaatbeleid gewoon de deur uit. Dat is dom. Daar moet ik misschien nog maar even een motie tegenaan gooien.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer Van Heugten sprak over veiligheid. Daarom gaf ik dat voorbeeld van Lotharingen. Zo werkt het in de praktijk. Je moet je voorstellen dat je die vrachtauto langs de kant van de weg moet laten staan 's nachts en die paar kilometer niet kunt rijden. Natuurlijk moet je altijd ergens een grens trekken, maar enige flexibiliteit zou niet gek zijn. Je hoeft zo maar even vertraagd te raken om welke reden dan ook en dan zit je in de problemen.

De heer Vendrik heeft een aantal vragen gesteld. Het standpunt over het ETS is bekend. Wij kijken op basis van criteria die worden opgesteld hoe met de verschillende sectoren dient te worden omgegaan. Wij zijn voor het ETS, maar het werkt krachtiger als je veel landen buiten de unie in dat systeem kunt krijgen, met name omdat dat het risico op carbon leakage kan voorkomen. Carbon leakage zal nadrukkelijk een rol spelen bij het bepalen hoe ver je in welke sector op welk moment kunt gaan. Daar komen wij dus vast op terug.

Wat de marges betreft, is het beeld nu dat je in de spits twee keer zo veel zou kunnen vragen als buiten de spits. Ik heb gezegd dat ik graag, zeker in de drukke gebieden, een bredere marge zou willen. Daar gaat het dus om. Wij willen een ruimere differentiatiemogelijkheid. Ik heb het beeld dat bij de Commissie en het voorzitterschap bewegingen in onze richting worden gemaakt, maar wij zijn er nog niet. Ik heb gezegd dat volgens de definitie in Nederland bijna alle drukke gebieden zowat stedelijk gebied zijn. Wij kunnen daar dus goed mee overweg.

Ik ken de motie van de heer Koopmans niet. Ik kan daar nu dus niet op reageren. Daar houdt mijn spiritualiteit dan weer op.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wij hebben daarover vorige week gedebatteerd.

Minister **Eurlings**: Ik kan mij de tekst niet voor de geest halen. Ik zal er zeker nog op reageren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar u die motie natuurlijk uitvoeren.

De **voorzitter**: De minister reageert schriftelijk op de uitvoering van de motie richting de commissieleden.

Minister **Eurlings**: Ik zal er schriftelijk op reageren. Ik weet wel dat ik de motie aan het oordeel van de Kamer heb overgelaten. Dat heb ik bij de motie van de heer Vendrik niet uitgesproken. Er zit toch wel enige lardering in de richting die de motie aangeeft. De motie van de heer Koopmans zal ik wellicht als behoorlijk realistisch hebben gezien, maar ik wil daar graag nader inhoudelijk op ingaan.

Ik zeg nog één ding ter afronding tegen iedereen. Als je het nu echt goed voor hebt met het CO<sub>2</sub>-beleid, wat is er dan zo tegen dat de Commissie zegt dat zij niet jarenlang een standstill wil, omdat het op dit moment niet kan met vrachtauto's volgens deze systematiek? De Commissie wil bezien of zij de komende jaren niet op een andere manier iets kan doen. Ik vind dat juist een zeer milieubewuste lijn van de Commissie. Daarom is dit, los van het feit dat sowieso nooit een meerderheid is te krijgen om het onmogelijke te doen, ook een veel constructievere richting, omdat je CO<sub>2</sub> zo op een andere manier in het spel van de vrachtauto's brengt.

#### **Toezeggingen**

- De minister komt bij de Kamer terug op de mogelijkheid een meldpunt in te richten voor misstanden bij de handhaving van de Europese regelgeving over rij- en rusttijden.
- De minister komt schriftelijk terug op de stand van zaken met betrekking tot de lopende infractieprocedures.
- De minister zal schriftelijk reageren op de op 2 december 2008 aangenomen motie van het lid Koopmans (31 305, nr. 96) over differentiatie van het kilometerheffingstarief op basis van CO<sub>2</sub>-uitstoot.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Tjink