

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 225

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 april 2009

¹ 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), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (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), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Waalkens (PvdA), voorzitter, Van Baalen (VVD), Ormel (CDA), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Jan Jacob van Dijk (CDA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Jonker (CDA), Irrgang (SP), De Roon (PVV), Boekstijn (VVD), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Gill'ard (PvdA), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

Plv. leden: Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), De Wit (SP), Van der Vlies (SGP), Vos (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Haverkamp (CDA), Lempens (SP), Schermers (CDA), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Samsom (PvdA), Kuiken (PvdA), Teeven (VVD), Spies (CDA), Roemer (SP), Wilders (PVV), Van der Ham (D66), Van der Burg (VVD), Boelhouwer (PvdA), Van Leeuwen (SP), Ouweland (PvdD),

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, de vaste commissie voor Europese Zaken² en de vaste commissie voor Justitie³ hebben op 26 maart 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 maart 2009 over geannoteerde agenda Transportraad 30 maart 2009 (21 501-33, nr. 218);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 3 december 2008 over Richtlijn inzake uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn (22 112, nr. 741);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 4 februari 2009 over fiche Actieplan en Richtlijn Intelligente vervoerssystemen (22 112, nr. 802);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 4 februari 2009 over fiche Marco Polo II programma (22 112, nr. 801);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 16 februari 2009 over fiche Verordening inzake passagiersrechten zee- en binnenvaart (22 112, nr. 812);**
- **de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 3 maart 2009 over fiche Mededeling inzake strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018 (22 112, nr. 820);**

Voordewind (ChristenUnie) en Vendrik (GroenLinks).

³ Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), De Wit (SP), Van der Staaij (SGP), Arib (PvdA), ondervoorzitter, De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Çörüz (CDA), Joldersma (CDA), Gerkens (SP), Van Velzen (SP), Van Vroonhoven-Kok (CDA), De Krom (VVD), Azough (GroenLinks), Timmer (PvdA), Griffith (VVD), Teeven (VVD), Verdonk (Verdonk), De Roon (PVV), Pechtold (D66), Heerts (PvdA), Thieme (PvdD), Kuiken (PvdA), Leijten (SP), Bouwmeester (PvdA), Van Toor-

enburg (CDA), Anker (ChristenUnie) en Heemelaar (GroenLinks)

Plv. leden: Sterk (CDA), Langkamp (SP), Van der Vlies (SGP), Smeets (PvdA), Aasted-Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), Jonker (CDA), Roemer (SP), Jan de Vries (CDA), Weekers (VVD), Halsema (GroenLinks), Dijsselbloem (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Van Miltenburg (VVD), Zijlstra (VVD), Fritsma (PVV), Koşer Kaya (D66), Gill'ard (PvdA), Ouweland (PvdD), Spekman (PvdA), Bouchibti (PvdA), Van Haersma Buma (CDA) en Slob (ChristenUnie).

- de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 3 maart 2009 over fiche Mededeling en actieplan over de instelling van een Europese maritieme ruimte zonder grenzen (22 112, nr. 821);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 maart 2009 over standpunt inzake wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens (2009Z05460);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 januari 2009 over verslag Transportraad 9 december 2008 (21501-33, nr. 207);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 december 2008 over erkenning buitenlandse APK (29 398, nr. 133);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 januari 2009 over Voortgang spoorcorridors (31 305, nr. 103);
- de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 11 februari 2009 over fiche Verordening inzake Europees spoorwegwet (22 112, nr. 808);
- de brief van de staatssecretaris voor Europese Zaken d.d. 24 februari 2009 over fiche Verordening inzake passagiersrechten bus (22 112, nr. 818).

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

Voorzitter: Jager

Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat, zijn staf, de leden en de aanwezigen op de publieke tribune van harte welkom. De spreektijd is 7 minuten per fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik snijd een aantal onderwerpen aan waarover ik wat te zeggen heb, en met alle andere dingen ben ik het vervolgens eens.

Ten eerste de Eurovignetrichtlijn. Ik begrijp dat er op dit moment geen sprake is van besluitvorming, maar van een debat hierover. De vorige keer hebben wij hierover al heel veel gewisseld. Het standpunt van Nederland is duidelijk; de leidraad is dat wij onze manier van kilometerheffing door kunnen laten gaan. In het Europees Parlement zijn heel wat amendementen aangenomen en verworpen. De situatie is daardoor volgens mij niet veel gunstiger geworden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik neem aan dat dit het laatste is wat mevrouw Roefs over het eurovignetdossier naar voren wilde brengen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat is dan het actuele standpunt van de PvdA over de weigering van deze minister om de externe kosten van congestie te betrekken in de heffingsgrondslag? Is de PvdA dat met deze minister eens?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, want wij hebben de vorige keer aan de minister gevraagd of hij duidelijk wil maken dat Nederland vindt dat congestie mee moet kunnen tellen. Het zag ernaar uit dat dit prima moge-

lijk zou zijn als je dit ook voor personenauto's zou laten gelden. Daarom is kilometerheffing wat ons betreft het uitgangspunt, want daarin is dat bij ons opgenomen. Daar kon ik dus heel goed mee leven, maar in het Europees Parlement heeft het amendement waarin dit geregeld werd, het niet gehaald. Nu is de spitsheffing alleen nog voor vrachtwagens eruit gehaald. Volgens mij vinden wij allemaal nog steeds hetzelfde.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vrees van niet, en anders moeten wij even zaken doen vandaag. Ik lees de brief van de minister heel duidelijk als een «nee» tegen het opnemen van externe kosten van congestie in de heffingsgrondslag voor een eventuele kilometerheffing voor vrachtverkeer. De route die de minister wenste, de gelijke behandeling van personenauto's en vrachtwagens, lijkt inderdaad afgesloten te zijn. In Europa zal dus alleen nog het debat over het vrachtverkeer worden gevoerd en de ruimte die Nederland heeft om te differentiëren. Ik dacht dat wij met de PvdA van mening waren dat ook in Nederland ruimte moet zijn om externe kosten van congestie te betrekken in de heffingsgrondslag. U moet het mij vertellen als dit anders is, maar volgens mij is dat de opvatting van de PvdA en niet die van de minister. Dit kunnen wij straks door middel van een VAO en een motie corrigeren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wat u zegt over de motie en dat standpunt was al duidelijk. Dat standpunt hebben wij de vorige keer aan de minister meegegeven. Als het nu weer op de agenda staat, ga ik ervan uit dat de minister nog steeds hetzelfde meldt. Inmiddels komt het Europees Parlement echter op iets heel anders uit en daarom vraag ik de reactie van de minister. Als ik de uitgangspunten van Nederland in de geannoteerde agenda bekijk, zie ik daar niet zo veel problemen in.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik lees het voor de helderheid voor. Op pagina 2 staat: «Inzet Nederland. Nederland heeft grote moeite met het opnemen van de externe kosten van congestie in de heffingsgrondslag, zeker indien niet tegelijkertijd ook de externe kosten van congestie voor personenauto's worden doorberekend.» Die laatste route is door het Europees Parlement afgesloten. Wij gaan het dus alleen nog maar hebben over vrachtverkeer, jammer maar helaas. Het standpunt van het Nederlands kabinet lijkt te zijn dat het dit niet voor het vrachtverkeer gaat doen. Het standpunt van de Kamer moet zijn dat wij dit wel gaan doen!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben het eens met wat u zegt, maar het zijn twee trajecten naast elkaar. De raad neemt een beslissing en het parlement heeft een beslissing genomen. In mijn ogen zal de minister nu zeggen wat wij vorige keer hebben afgesproken: congestie hoort erin, ook voor personenauto's.

Voorzitter. Over de verandering van het Marco Polo-programma laat de brancheorganisatie TLN ons weten dat er eigenlijk nog maar heel weinig gebruik van wordt gemaakt en dat de criteria eigenlijk veel te zwaar zijn en verlaagd zouden moeten worden. Tevens zou het subsidieprogramma eigenlijk meer op het mkb moeten worden gericht. Graag een reactie van de minister hierop.

Is de aanneming van het actieplan ITS nog van invloed op de kilometerheffing?

Ook is er nog een fiche gekomen over de verordening inzake passagiersrechten bus. In onze ogen is terecht een negatief oordeel geveld over de subsidiariteit en de proportionaliteit. Ik hoop dat de minister daarover een heel duidelijk standpunt wil innemen bij deze Transportraad, omdat dit een zaak is die Nederland zelf naar voren moet brengen.

Ligt de realisatie van de functionele luchtruimblokken nog steeds op schema? Is het juist dat met de optimalisering van het luchtruim meer dan 10% kerosine kan worden bespaard en dat daarmee ook milieudoel-

stellingen kunnen worden behaald? Wat is de reden van de traagheid van de realisatie van de functionele luchtruimblokken? Wellicht speelt Frankrijk hierbij een rol op de achtergrond, omdat het land bang is voor een verlies van werkgelegenheid en van soevereiniteit over het eigen luchtruim.

Waarom moet het nog tot 2020 duren voordat alles in het kader van SESAR is geregeld? Zijn de verschillen in de nationale luchtverkeersleidingsystemen dan zo ontzettend groot?

Ik ga in op de tijdelijke opschorting van de «use it or lose it»-regel in verband met de economische crisis. De afspraak is dat wanneer minder dan 80% van de landingsrechten wordt gebruikt, de rechten op «slots» vervallen voor het volgende jaar. In 2009 wordt een krimp verwacht van ongeveer 5% van het aantal vluchten in de EU, waardoor sommige luchtvaartmaatschappijen hun rechten mogelijk verliezen. Met deze opschorting wordt dat voorkomen. Wij vragen ons echter wel af hoe dat te rijmen is met uitspraken van de minister over het Aldersakkoord bij de AO's in november en februari. Hij heeft gezegd dat er werk wordt gemaakt van selectiviteit. Schiphol probeert niet alle mogelijke vluchten aan te trekken. Wij wilden daar liever geen charters en «low cost» meer, alleen nog vluchten met een belangrijke bijdrage aan de mainportfunctie. Het verliezen van «slots» zou hierbij een uitkomst kunnen zijn, omdat daarmee op een natuurlijke manier tot uitplaatsing zou kunnen worden overgegaan.

Wij hebben in het AO over transportbelemmeringen al heel even over de Europese arbeidstijdenrichtlijn gesproken. Wij hebben gezegd dat wij deze richtlijn gewoon zouden kunnen afschaffen vanwege de rij- en rusttijdenwet. Zelfstandigen moeten hun werktijden kunnen bepalen. Het probleem is de definitie van het begrip «schijnzelfstandigen», maar nu staat het er weer. Minister Eurlings zegt dat het wordt afgeschaft, maar dat is eigenlijk in strijd met hetgeen minister Donner destijds van de Tweede Kamer heeft moeten zeggen over die arbeidstijdenrichtlijn, omdat toen steeds sprake was van een opt-outmogelijkheid. De PvdA was heel erg tegen de opt-outmogelijkheid in de arbeidstijdenrichtlijn. Donner heeft dat naar voren gebracht, maar dat voorstel heeft het vervolgens niet gehaald. Uiteindelijk is deze arbeidstijdenrichtlijn verworpen, omdat een meerderheid in het Europees Parlement er niet mee akkoord kon gaan wanneer de opt-outmogelijkheid erin bleef staan. Ik weet niet hoe deze twee zaken zich tot elkaar verhouden; eerst wil ik daar een antwoord van de minister op hebben.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Allereerst ga ik in op de eurovignetten. Wij vinden dat het steeds gekker wordt in Europa. Wij voelen er geen klap voor om de kosten voor luchtverontreiniging, lawaaihinder en congestie in deze vignetten te betrekken. Het Nederlandse standpunt is overigens wel dat als je dit bij vrachtwagens doet, je dit ook bij personenauto's moet doen. Dat is op zich juist als je wilt dat de eurovignetten effect hebben en als je in zekere zin een vergelijkbare behandeling wilt. Nederland wil dan ook de kilometerheffing zelf nog eens differentiëren en in de tijd plaatsen en waar mogelijk milieukeurmerken erbij betrekken. Wij hebben het gevoel dat de personenauto's en vrachtwagens het gemakkelijkst zijn om te pakken, maar daar voelen wij geen klap voor! Wij zijn tegen; de VVD wil geen CO₂-heffing of een congestieheffing. Als zo'n heffing er komt, moet deze voor alle modaliteiten gelijk zijn. Het kabinet heeft iets geprobeerd met de luchtvaart. Wij waren steeds tegen de vliegtaks en die is gelukkig weer verdwenen. Ik feliciteer deze minister van Verkeer en Waterstaat, want hij kwam laat tot dat inzicht, maar hij kwam ertoe en heeft het verwoord. Iedereen zei dat het niet mogelijk was vanwege het regeerakkoord, maar hij heeft het er toch even doorheen gekregen. Ik feliciteer hem daarmee. Immers, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Wij vinden gewoon dat wij moeten ophouden met dit soort ellende. Er is al sprake van rekeningrijden in de transportsector en de sector wordt al zwaar belast door de hoge accijnzen. Als je iets extra gaat doen, moet je dat gelijk compenseren door bijvoorbeeld de accijnzen te verlagen, maar dat zie ik niet gebeuren. Laten wij dit dus allemaal niet doen, maar laten wij verder werken aan bronbeleid. Wij zijn ervoor om de euronormen zo mogelijk nog wat versneld in te voeren, maar verder moeten wij ermee ophouden.

Wij zijn uitermate blij als de zelfstandige beroepschauffeurs straks daadwerkelijk van de arbeidstijdenrichtlijn worden uitgezonderd. Wij zijn het met dit kabinet eens dat het invoeren van arbeidstijden voor zelfstandigen onjuist is.

Ik ga in op het Marco Polo-programma. Het lijkt heel sympathiek om vrachtvervoer per spoor, binnenvaart en kustvaart te bevorderen, maar het gaat wel weer met een subsidiecircus gepaard. In het geval van een subsidieregeling zijn wij het met de nu ingezette lijn eens dat deze echt heel goed toegankelijk moet zijn voor het mkb, de kleinst mogelijke bedrijfsvorm. Op zich moeten wij ophouden met het subsidiecircus. Wij zouden het prettiger vinden als de regeldruk, de administratieve en bepaalde andere financiële lasten worden verminderd.

Ik kom te spreken over ITS. Innovatie in het kader van een beter, efficiënter en schoner gebruik van het wegennet vinden wij heel goed. Er is echter geen richtlijn en wij praten over een actieplan. Ik haal uit de stukken niet wat er echt concreet op stapel staat. Ik wil hierop een toelichting.

Een groot aantal onderwerpen sla ik over, omdat de VVD het gewoon eens is met de inzet van de regering op die punten.

Wij zijn erg voor liberalisering dus het luchtvaartakkoord tussen de EU en Canada is een goede stap. Maar wij lezen wel uit de stukken dat Duitsland tegen is, omdat het niet ver genoeg zou gaan. Wij willen weten wat het concrete bezwaar van Duitsland is dat zou blijven liggen.

Met betrekking tot de passagiersrechten voor de zee- en binnenvaart zien wij weer een berg nieuwe regelgeving komen. De sector heeft al veel geregeld, maar er komt een groot pakket met maatregelen. Dat houdt forse aanpassingen, dus hoge kosten, in, terwijl op nationaal niveau al veel is geregeld. Wat ons betreft, moeten wij dit gewoon niet doen.

Ik kom op de strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid tot 2018. De versterking van het Europese concurrentievermogen is prima. Er wordt aangegeven dat er geen nieuwe regelgeving moet komen, maar dat belemmeringen wel moeten worden weggenomen en dat investeringen in innovatie aantrekkelijker moeten worden gemaakt. Ook hierbij geldt dat het veel mooie teksten zijn, maar heeft de minister een paar concrete zaken waarom het gaat?

Ten slotte het actieplan inzake het instellen van de Europese maritieme ruimte zonder grenzen. Wij zijn ontzettend voor het schrappen en vereenvoudigen van procedures, want er wordt nu flink veel gevraagd. Vereenvoudiging kan ons niet snel genoeg gaan, maar wij willen wel een resultaatafspraken maken. Europa en ook de regering moeten erkennen dat de ballast heel groot is. Het zou bijvoorbeeld een heel goede doelstelling kunnen zijn als wij in vijf jaar tijd een vermindering van 50% van de hoeveelheid papierwerk en regeldruk kunnen realiseren. Deze minister komt graag daadkrachtig over. Hij mag hoger mikken als hij 50% in vijf jaar tijd te weinig vindt, maar als hij het prima vindt, kan hij er in ieder geval aan meewerken dat hopelijk 25% wordt bereikt in deze kabinetsperiode.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben het helemaal eens met mijn buurman: het loopt echt fors uit de hand in Europa. Het gaat niet goed met Europa. Wij weten allemaal dat het Europese vrachtverkeer nog geen 38% van de externe kosten die het veroorzaakt voor zijn rekening

neemt. Met andere woorden, voor 62% wordt de sector gesubsidieerd of smijt de sector de door hem veroorzaakte kosten over de heg van de publieke zaak. Op 14 januari heb ik schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van het prachtige CE-rapport. Uit onder meer de antwoorden daarop blijkt dat CO₂-uitstoot door het vrachtverkeer in de komende jaren fors stijgt. Het gaat dus allemaal niet goed. Voor nationale lidstaten is een belangrijke taak weggelegd om via een snelle beprijzing van het wegverkeer ervoor te zorgen dat de externe kosten worden geïnternaliseerd. Wat dat betreft staat Europa echt voor een keuze.

De heer **Van Heugten** (CDA): De heer Vendrik zegt met klem dat het eigenlijk niet kan dat je slechts 38% van de kosten die je veroorzaakt, doorbelast krijgt. Ten opzichte van de andere modaliteiten is dat echter nog het hoogste percentage van allemaal, want de percentages bij water en bij spoor zijn lager. Ik heb de heer Vendrik echter nog nooit horen bepleiten dat wij met gezwinde spoed de externe kosten ook bij het spoorvervoer en de binnenvaart moeten doorbelasten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat betreft het spoorvervoer klopt het niet. Men neemt daar een hoger percentage voor eigen rekening, omdat de externe kosten die men veroorzaakt in elk geval een stuk lager liggen. Dat scheelt al heel veel. Een sector staat hierbij met stip op één: de luchtvaartsector! Die sector is juist gisteren door het kabinet bediend met alweer een fiscaal riante subsidie van ruim 300 mln. per jaar. Er was eindelijk een eerste stapje om het fiscale-vrijstellingsparadijs voor de luchtvaart een keertje te breken; over kerosine en tickets worden immers geen accijnzen en btw betaald. Maar dit kabinet heeft in hoogste wijsheid, waarschijnlijk onder zware druk van, jawel, daar hebben wij hem, de minister van Verkeer en Waterstaat, besloten om die fiscale subsidies gewoon weer uit te delen, alsof wij ons geld in de crisis niet beter hebben te besteden. Het is dus waar dat andere sectoren het nog bonter maken. Het is een gezond principe, ook van liberalen zoals de heer Aptroot, om op te draaien voor de eigen kosten. Het is een prachtige vorm van prijsmechanisme. Kan het liberaler? Het is altijd heel vreemd dat juist op dit punt de VVD in geen velden of wegen is te bekennen. Dat is jammer, want ik dacht dat groen-rechts hierbij toch echt een bondgenoot was.

De **voorzitter**: De heer Aptroot reageerde al voordat u zijn naam noemde.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter, ik wist al welke flauwekul er van de linkerkant langs zou komen. Als ik de heer Vendrik goed begrijp, moet de gebruiker 100% betalen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja. Probeer het tegendeel maar eens te bewijzen?

De heer **Aptroot** (VVD): Bijvoorbeeld de automobilist in Nederland betaalt vijf tot tien keer hetgeen er voor hem wordt uitgegeven. De automobilist subsidieert immers het hele openbaar vervoer. In zekere mate kunnen wij dit overigens billijken. Ik begrijp dat de heer Vendrik bedoelt dat treinreizigers in Nederland niet alleen de variabele kosten zouden moeten betalen, maar ook de kosten van infrastructuur. Het treinkaartje, en straks ook het buskaartje, wordt dan echter twee tot vijf keer zo duur. De heer Vendrik moet consequent zijn met «de gebruiker betaalt», want ook de trein gebruikt energie en gaat dwars door het landschap, net als de andere vormen van openbaar vervoer. De heer Vendrik is echter nooit consequent, want hij heeft gewoon de pest aan auto's, vrachtwagens en vliegtuigen, hoewel zijn achterban en zijn fractiegenoten er allemaal volop gebruik van maken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb niet de pest aan auto's en vrachtwagens, maar ik heb wel een gloeiende hekel aan milieuvervuiling en klimaatbederf.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan moet je aan bronbeleid doen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb er inderdaad de pest aan dat het beginsel «de vervuiler betaalt», dat al tientallen jaren in het landelijke beleid wordt gehanteerd, door de sector verkeer en vervoer voortdurend wordt geschonden. Ik heb zojuist al aangegeven hoe de sector vrachtverkeer in Nederland zwaar wordt gesubsidieerd, in plaats van dat de sector opdraait voor de kosten die hij veroorzaakt. Dat zou voor die sector een heel belangrijke prikkel zijn om een keer schoner te worden en werkelijk duurzaam proberen te vervoeren. Die prikkel ontbreekt echter, waardoor de sector op dat punt dus stilstaat. Met name rond CO₂ wordt nauwelijks enige voortgang geboekt en deze minister gedooft dat. Met hem heb ik in het kader van de eurovignetten al een heftig debat gehad over de vraag of CO₂ een grondslag moet zijn waarop heffingen moeten zijn gebaseerd. De minister heeft dat geweigerd, ondanks het feit dat hij zegt mijn motie te hebben uitgevoerd. Ik moet helaas constateren dat die strijd inmiddels in Europa is verloren. Er wordt dus alweer een belangrijke inbreuk gemaakt op het beginsel «de vervuiler betaalt».

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn vraag was of GroenLinks bereid is om bij het openbaar vervoer het motto «de vervuiler betaalt» toe te passen en alle kosten aan de gebruiker toe te rekenen, integraal, inclusief de investeringen e.d.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat doen wij al. U kent mijn partij: die is op dat punt buitengewoon consequent. Doe daar eens aan mee, want dan kunnen wij nog eens ergens komen.

De heer **Aptroot** (VVD): Op basis van het verhaal van de heer Vendrik zullen het bus- en het treinkaartje twee, drie, vier keer duurder worden. Dat blijkt uit de rekensommen. Wij zijn er overigens niet voor dat de prijs van het bus- en treinkaartje twee, drie, vier keer zo hoog wordt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Nee ...

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, mijnheer Vendrik, doet u het dan of doet u het niet? Berekent u de kosten integraal door? U bent voor het subsidiëren van de kaartjes voor de hsl, omdat het zo leuk is dat de mensen daarmee reizen. U moet bijvoorbeeld alle verbeteringen aan het spoor integraal doorberekenen en niet in een keer wegschrijven. Alles moet aan de gebruiker worden doorberekend.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Weet u, mijnheer Aptroot, zet u nu eerst de eerste stap door uw onzinnige verzet tegen het prijsmechanisme bij het asfalt op te geven, en deze minister in principe te steunen bij de kilometerheffing. Dat is de eerste stap! Ik heb nooit begrepen waarom liberalen hun mond altijd vol hebben van het prijsmechanisme, maar bij het autoverkeer totaal niet thuis geven. Dat is niet onbelangrijk, want de totale mobiliteit in dit land wordt echt niet hoofdzakelijk met het openbaar vervoer afgewerkt. Dat gaat per auto. Het vrachtvervoer gaat over de weg; dat is de hoofdroute. Zullen wij het grote probleem eerst even bij de kop pakken, want dat speelt namelijk bij het asfalt? U wilt dat altijd maar subsidiëren en u bent tegen het prijsmechanisme. Het is mij een raadsel waarom. U bent zo inconsequent als wat. Begint u nu eens het beginsel «de vervuiler betaalt» te honoreren, dan praten wij daarna verder.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik krijg geen antwoord.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vrees dat de strijd rond CO₂ helaas is verloren, ondanks het feit dat een Kamermeerderheid het afgelopen jaar een motie van mijn hand in dit kader heeft gesteund. Nu komt er een volgend probleem: de mogelijkheid van differentiatie van nationale heffingen met het oog op externe kosten uit hoofde van congestie. Volgens mij is de stand van zaken vrij simpel: het Europees Parlement wil dat en deze minister wil dat niet. Ik vraag de minister, in dit algemeen overleg duidelijk te maken dat hij zijn standpunt herziet en dat hij het Europees Parlement volgt. Dit houdt concreet in dat de minister zegt dat hij het amendement-Blokland, volgens mij was dat nummer 1, in het Europees Parlement steunt. Als dat niet het geval is, zullen wij dat samen met de PvdA en de ChristenUnie gaan repareren in een VAO. Dit wordt vanavond gepland, omdat komende maandag de Transportraad is. Als een Kamermeerderheid hierbij voorstelt, dan zal er in het kader van de Eurovignetrichtlijn in elk geval ruimte moeten blijven voor – het gaat niet om de verplichting tot – een verdere differentiatie van de nationale kilometerheffing voor het vrachtverkeer, waarin externe kosten van congestie zijn opgenomen.

Het volgende punt is niet minder belangrijk. Dit betreft het aangenomen amendement nummer 3 van de heer Blokland, in het Europees Parlement. In dit amendement wordt de verhouding tussen het toltarief en het spits-tarief gesteld op 1:5. Ik wil expliciet horen dat de minister deze wijziging door het Europees Parlement steunt en dat de nationale beleidsruimte binnen de Eurovignetrichtlijn mogelijk blijft, opdat wij nog iets weten te maken van het beginsel «de vervuiler betaalt». Het is al jammer dat de CO₂-differentiatie niet meer mogelijk is; dat is een zwaar gemiste kans. Laat dan hierbij de nationale beleidsruimte in het kader van de kilometerheffing mogelijk blijven. Op deze punten wil ik graag een helder «ja» van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Bij wijze van uitzondering begin ik met een compliment. Je moet niet te veel complimenten uitdelen, alleen wanneer ze terecht zijn. Ik geef de minister geen compliment voor de vliegtaks – wees niet bezorgd – maar wel voor de truckerrun. De minister heeft goed voor elkaar gekregen dat de truckerruns kunnen blijven bestaan, doordat geregeld is dat in Nederland de chauffeurs daar niet op kunnen worden gepakt. Daarmee zijn wij er overigens niet, want het is weliswaar mooi voor de Nederlandse chauffeurs, maar niet voor de internationale chauffeurs. Zeker in de grensstreek ken ik truckerruns waarvan nog bijna 50% uit internationale vrachtwagens bestaat. Daar is nog steeds sprake van een probleem. Minister, gaat u ervoor dat zij in het buitenland ook een ontheffing krijgen en daar niet worden gepakt? Ik wil daar een heldere uitleg over. Er is immers onrust ontstaan over de vraag of dit goed is geregeld.

Het is goed dat het Marco Polo-programma serieus wordt genomen. Gaan wij nu ook nationaal gezien weer krachtig beleid voeren om een modal shift te bereiken, waarbij meer transport van de weg naar het spoor en de binnenvaart overgaat. Het is lange tijd onderdeel van het kabinetsbeleid geweest, maar het komt in de Nota Mobiliteit niet meer voor als doelstelling. Vooral gezien de positieve reactie op het Europese voorstel, neem ik aan dat deze minister bereid is, de Nota Mobiliteit aan te passen, zodat het streven naar een «modal shift» ook op nationaal niveau in ere wordt hersteld. Ik wil een heldere toezegging op dit punt.

Zowel voor het busvervoer als voor de zee- en binnenvaart staan voorstellen geagendeerd om de reizigersrechten te verbeteren. Dat is goed nieuws, want er wordt al jaren over gesproken, zeker door onze fractie. Wij moeten alleen niet te snel juichen, want het is eerder ook al aangekaart om de belangen van de luchtvaartpassagiers te waarborgen, maar

wij zitten nog steeds in een harde strijd en dit punt is nog verre van goed geregeld. Hoe zorgen wij ervoor dat de bescherming in deze drie branches geen wassen neus is? Zorg voor een goede handhaving en voor goede mogelijkheden tot optreden. Overigens ben ik geschrokken van de terughoudende reactie van de minister op het voorstel om de rechten van buspassagiers te versterken. Hij stelt dat de kosten voor een betere bescherming per definitie prijsbewuste passagiers uit de bus jagen en dat er daarom minder rechten moeten zijn. Welke rechten zou de minister willen schrappen om het prijspeil van busdiensten laag te houden? De SP vindt deze afweging niet te volgen en hoopt dat de minister zich keihard in zal zetten voor optimale reizigersrechten. Is hij bereid dat te doen? Op het gebied van de rechten van passagiers per spoor ben ik door diverse consumentenorganisaties op een mogelijk lek in de Europese verordening gewezen. Bij een Europese aanpak zijn juist de internationale reizen bijzonder interessant om aan te pakken. Het gevaar dreigt nu echter dat de vervoerders zich alleen verantwoordelijk houden als de reis in eigen land begint en de vertraging of stremming ook in het eigen land plaatsvindt. Als ik bij de NS een kaartje van Schiphol naar Parijs koop, waarna zich bij Antwerpen een probleem voordoet, waardoor ik niet verder kan reizen, word ik ook onder de nieuwe regels nauwelijks gecompenseerd. Klopt deze informatie en, zo ja, erkent de minister dan dat het hele voorstel eigenlijk niet meer zo veel voorstelt? Wat gaat de minister exact doen om dit op te lossen?

Ik ga in op een belangrijk punt: de arbeidstijdenrichtlijn. De minister stelt dat zelfstandige vrachtwagenchauffeurs per definitie niet onder deze richtlijn horen te vallen. Het Europees Parlement dacht daar anders over, waardoor de originele, in 2002 gemaakte afspraak sinds een of twee dagen gewoon weer van kracht is geworden. Alle chauffeurs, inclusief zzp'ers, vallen namelijk nu onder de arbeidstijdenrichtlijn. Voordat de minister hieraan gaat mangelen, wil ik eerst weten hoe hij denkt te voorkomen dat een uitzondering van zzp'ers leidt tot grote onzekerheid en oneerlijkheid. Hoe voorkomt hij dat veel chauffeurs in loondienst eruit worden gewerkt en via een achterdeur weer worden aangenomen als discutabele zelfstandige? Zij blijven namelijk hetzelfde werk doen, maar moeten wel de grootste risico's dragen. Heeft de minister goed nagedacht over het standpunt, want hoe wordt voorkomen dat een zzp'er op een truck zich straks aan minder regels hoeft te houden dan een chauffeur in loondienst, oftewel het probleem van de schijn-zzp'er?

De heer **Aptroot** (VVD): De SP komt steeds met hetzelfde verhaal over de zzp'ers. Mede op aandringen van de SP is een uitgebreid onderzoek gedaan naar de zzp'ers. Daaruit is gebleken dat 97% à 98% van de verhalen van schijnzelfstandigheid en dwang onjuist is. Mensen kiezen er bewust voor om hun werk meer in te delen en zelf verantwoordelijkheid te willen nemen met alle daarbij horende riante mogelijkheden en alle mogelijk daarbij horende problemen. Het is bijna altijd een bewuste keuze, maar waarom blijft de SP zo zeuren alsof het een drama is dat personen zelf keuzes maken in hun leven? Waarom wil de SP altijd iedereen in hetzelfde systeem van de arbeidsovereenkomst dwingen? De SP houdt geen enkele rekening met persoonlijke keuzes.

De heer **Roemer** (SP): Wanneer je dit soort zaken de vrije hand laat, zie je zware excessen. Dit speelt bijvoorbeeld in Polen. Daar is een groot aantal personen zogenaamd zzp geworden. Men wordt daar eigenlijk op het gebied van arbeidsvoorwaarden uitgebuit. Je ziet dan wat de gevolgen kunnen zijn. Daarvoor ben ik beducht! Ik ben er echter heel voorzichtig mee en ik heb er heel lang mee gestoeid. Ik wil enerzijds een bescherming hebben dat de uitwassen van schijn-zzp'ers niet plaatsvinden. Ik erken anderzijds ook dat veel in Nederland geregeld is met rij- en rusttijden. Ik zit in dezelfde spagaat als u. Er is echter vreselijk veel kans dat opeens een

forse verschuiving plaatsvindt en mensen op sociale arbeidsvoorwaarden worden uitgebuit, en dat gewoon personeel eruit zal worden gewerkt en zogenaamde zzp'ers worden ingehuurd. Ik wil voorkomen dat dit gebeurt. Dat is geen zeuren, mijnheer Aptroot. Het is opkomen voor mensen die anders onder het zift worden getrokken. U hebt daar totaal geen oog voor, maar de SP heeft dat wel.

De heer **Aptroot** (VVD): In eerste instantie kon ik die zorg begrijpen, maar er is uitgebreid onderzoek gedaan. Daaruit is gebleken dat het bijna altijd, in meer dan 95% van de gevallen, gewoon een eigen, vrije, gewenste keuze is van de betrokkene. Als die feiten nu op tafel liggen, kunt u dat verhaal niet volhouden, of wilt u gewoon de feiten niet erkennen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil niet mijn oude schoenen weggooien als ik nog geen nieuwe heb. Ik heb dat vaker gezegd. Wij zijn best bereid om na te gaan waar een versoepeling mogelijk is, want wij hebben dat ook bij andere onderwerpen gedaan, zoals in het kader van de dienstbetrekking. Ik ga geen oude schoenen weggooien voordat ik goede nieuwe schoenen heb waarmee ik zeker weet dat aan de onderkant mensen niet zwaar de klos zijn. Ik geef die boodschap ook aan de minister mee. De meerderheid in het Europees Parlement, waaronder veel liberalen, heeft voorgestemd. Er zijn dus ook personen in uw partij die even iets verder kijken dan hun neus lang is.

De heer **Aptroot** (VVD): Zelfs D66 noemt zich liberaal, maar de echte VVD-liberalen hebben hetzelfde standpunt als ik.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb twee vragen voor de heer Roemer. Tot dusver is het nooit een probleem geweest; er zijn nooit excessen geweest. Als wij invoeren dat de zelfstandige chauffeur onder een 48-urige werkweek moet vallen en het rij- en rusttijdenbesluit moet respecteren – dat geldt namelijk voor de zelfstandige, voor de chauffeur in loondienst, voor de schijn-zzp'er, voor iedereen – is mijn vraag hoe u dan wilt controleren of de jongeman of vrouw die als zelfstandig chauffeur gaat werken, 48 uur werkt. Wanneer moet hij zijn administratie doen? Moet er 's avonds iemand bij staan om te controleren of hij of zij facturen maakt?

De heer **Roemer** (SP): Ik zit bij het oplossen van dit probleem in een spagaat. Dit probleem heb ik bij mijn eigen fractie en de fractie in het Europees Parlement neergelegd. Dat is inderdaad een terecht punt. Dat is heel lastig en bijna niet te doen. Ik wil niet op de stoel van een zzp'er gaan zitten die bijvoorbeeld hovenier is en 's avonds, op het eind van de dag, nog eens rustig zijn administratie doet. Ik erken dat probleem, maar ik wil voorkomen dat personen door schijnzelfstandigheid worden verplicht ver onder arbeidsvoorwaarden te werken. Je ziet dat in meerdere branches gebeuren. Je zag dat in de bouw gebeuren met bouwvakkers. Je ziet dat in Polen gebeuren met chauffeurs die zzp'er zijn. Dit is een groot probleem dat wij niet voorbij moeten lopen. Ik erken net als u dat wij zaken in Nederland veel beter hebben geregeld dan in sommige andere landen. Ik ben de eerste die dat erkent. Toch hoop ik dat de minister wil toezeggen dat hij dit probleem in Europa aan de orde stelt. Als er betere afspraken zijn te maken waarmee dit kan worden voorkomen, ben ik de eerste die daarvoor klapt. Ik erken dat sommige dingen een probleem vormen. Maar goed, dan moet je uit twee dingen kiezen. Ik pas ervoor om een ontwikkeling te stimuleren die ik in meerdere landen in Europa zie gebeuren.

Voorzitter. Dan kom ik op het voorstel om de mogelijkheden voor buitenlandse apk's te vergroten. De gevolgen van dit voorstel zijn mij niet geheel duidelijk. De minister wil de mogelijkheden vergroten voor een apk van

Nederlandse voertuigen in Spanje. Hij stelt dat de Europese apk-richtlijn de basis van deze keuringen wordt. Kan de minister duidelijk aangeven – dat mag ook per brief – in hoeverre deze richtlijn verschilt van de Nederlandse apk-regels? Welke Nederlandse eisen voor de apk staan dus niet in de EU-richtlijn? Wat zijn de mogelijkheden om er specifieke eisen aan toe te voegen? Hoe wordt vervolgens de handhaving hiervan georganiseerd en wie gaat dat betalen? Is er in Spanje überhaupt sprake van één universeel gehanteerd apk-systeem of is er in de negentien verschillende autonome regio's ook een wirwar aan regelingen? Om hoeveel keuringen zou het op jaarbasis überhaupt gaan? Loont het om een heel apparaat op te richten voor een relatief klein aantal gevallen? Is de minister bereid om een compleet overzicht hiervan naar de Kamer te sturen?

Het laatste punt dat nog aan de agenda is toegevoegd, betreft de handelwijze bij slots op luchthavens. De minister steunt het voorstel om toegewezen slots voor minimaal anderhalf jaar gegarandeerd te gunnen, ook als het vereiste gebruik van zo'n slot van 80% niet wordt gehaald, dit alles vanwege de economische crisis. Laat de minister zich echter niet veel te veel leiden door de belangen van grote luchtvaartorganisaties? Het «use it or lose it»-principe is gekozen om te voorkomen dat de schaarse slots onterecht worden vastgehouden, maar door dit voorstel kunnen de schaarse en deels ongebruikte slots vervolgens nog steeds niet worden ingezet voor andere gegadigden in tijden waarin de vraag afneemt. Is dat niet oneerlijk, minister? Hebben niet alle bedrijven in de luchtvaart te maken met de economische crisis? Door deze werkwijze zorgt de minister ervoor dat slothouders worden beschermd en dat bedrijven die een slot willen bemachtigen sterk worden benadeeld. Graag hoor ik een heldere reactie hierop.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor zijn persoonlijke inzet voor het redden van de truckerruns. Ik heb veel positieve reacties hierop gekregen. Ik dank hem ook namens mijn collega Raymond Knops, die aanstaande zondag weer aan een truckerrun kan deelnemen. Hartelijk dank daarvoor. Veel mensen zijn de minister daar erkentelijk voor.

In de Transportraad wordt ongetwijfeld weer over de Eurovignetrichtlijn gesproken en vooral over het in het Parlement controversiële punt van congestie als grondslag voor tolheffing. De CDA-fractie is op dit punt altijd heel duidelijk geweest: een fileheffing voor vrachtauto's is niet zinvol, of eigenlijk absurd, vooral omdat veel vrachtauto's qua tijd en route geen alternatief hebben. Zaken zoals rij- en rusttijdenwetgeving en venstertijden voor winkelbevoorrading leggen vrachtwagens zo veel beperkingen op dat het mijden van spijtijden vaak geen optie is. Daarnaast is het ook niet de bedoeling dat vrachtwagens de files gaan mijden door sluiproutes op het onderliggende wegennet te kiezen. Vrachtauto's horen gezien hun omvang en gewicht juist op het hoofdwegennet thuis. Op dit punt is het standpunt van de CDA-fractie gelijk aan dat van de Europarlementariërs van de Europese Volkspartij en Europese Democraten (EVP-ED). Het instemmen met een fileheffing als die gelijktijdig voor personenauto's wordt ingevoerd, zoals de liberalen dat doen, moet eveneens van de hand worden gewezen. Het lijkt logisch en eerlijk, en men gokt erop dat vooralsnog nergens een fileheffing voor personenauto's wordt ingevoerd, maar een fileheffing voor vrachtauto's is niet adequaat en blijft onzin. Het CDA vindt dat de minister dit standpunt onomwonden moet blijven verdedigen. Ik doe ook een klemmend beroep op mijn collega's van de coalitiefracties om niet weer in de mooie retoriek van de heer Vendrik te trappen, maar met beide benen op de grond te kiezen voor het standpunt om de fileheffing vooralsnog uit de Eurovignetrichtlijn te houden.

Dat geldt ook voor de uitsluiting van zelfstandige beroepschauffeurs van de arbeidstijdenrichtlijn. Het CDA vindt het ronduit belachelijk als deze groep zelfstandigen binnen de richtlijn zou vallen. Vanwege de rij- en

rusttijden is dat voor de veiligheid op de weg overbodig. Daarnaast is het oncontroleerbaar. De handhaving van deze regeling is dus onuitvoerbaar.

De heer **Roemer** (SP): Ik kom nog even terug op dat Eurovignet. De hele kilometerheffing is niet mijn feestje, integendeel, maar dit is wel zo inconsequent als het maar kan zijn. Of je kiest ervoor en je gaat er helemaal voor, of je zet een stap verder, volgt de SP-fractie, zegt dat deze kilometerheffing het helemaal niet is en doet dan niet mee. Als je met heel veel poespas wel voor de kilometerheffing gaat, maar nu al begint te schuiven en uitzonderingen te maken, dan blijft er van dit broze voorstel helemaal niets meer over en kun je er net zo goed helemaal mee stoppen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Nee, het verband tussen de kilometerheffing en de Eurovignetrichtlijn ligt toch iets anders. U weet dat wij voorstander zijn en blijven van een kilometerheffing. Als er iets is wat een rechtvaardige verdeling van lasten en kosten met zich brengt, dan is het kilometerheffing, want daarmee betaal je naar gebruik. Het gaat om een beperkte visie op een Eurovignetrichtlijn, die slechts op een van de drie modaliteiten slaat. Anders dan de heer Vendrik namelijk beweert, is het een van de kleinere modaliteiten in het Europese transport, want veruit het grootste deel van het vervoer in Europa vindt plaats via het water. Die kleinere modaliteit gaan wij dus belasten met een internalisering van externe kosten zonder dat ook bij andere modaliteiten te doen. Dat is een grote inconsequentie, maar los daarvan is de internalisering van externe kosten via de Eurovignetrichtlijn een beperkte exercitie. Wij kennen de spelers in het Europese veld. Wij weten hoe zij erover denken. De congestieheffing werkt straks averechts als die in de Eurovignetrichtlijn zou terechtkomen. Wij zijn daar heel consequent in geweest, want wij hebben dat vanaf het begin niet kunnen en willen steunen.

In de arbeidstijdenrichtlijn zou een wijziging in de definitie van nachtarbeid komen. Kan de minister toelichten wat deze wijziging inhoudt? Betekent die wijziging bijvoorbeeld een verruiming van de mogelijkheden van nachtarbeid, waar wij eerder voor hebben gepleit, bijvoorbeeld in het kader van meer nachtelijke stedelijke distributie?

Het Marco Poloprogramma is een wat dubieus programma, vanwege de modal shift die daarmee wordt beoogd en gesubsidieerd. Als je echter toch een stimulerend programma hebt, waar erg veel subsidiegeld in wordt gestoken, dan zou het een verleiding moeten zijn voor ondernemers om die modal shift te maken en meer per schip en trein te vervoeren. Dan moeten echter zo veel mogelijk ondernemers eraan mee kunnen doen. Daarom verzoeken wij de minister om de toegang tot deze subsidieregeling voor kleinere ondernemers gemakkelijker te maken, want daarmee maak je een verleidend programma.

Nederland moet actiever betrokken zijn bij intelligente transportsystemen (ITS). Op dit moment zie ik in de geannoteerde agenda een enigszins passieve houding. Juist vanwege de overgang naar het rekeningrijden, of het anders betalen voor mobiliteit, en de mogelijkheden van ITS moeten wij daar actiever bij betrokken zijn, zeker als het gaat om de interoperabiliteit en de koppeling van de tolsystemen. Wij moeten daar ook bij betrokken zijn vanwege de innovatie door en de kennis op dat terrein bij onder andere TNO en de bedrijven op de High Tech Automotive Campus in de Brainport Eindhoven-Helmond. Ik ben daar laatst weer op werkbezoek geweest. Het is ontzettend goed om te zien welke kennis in Nederland aanwezig is over dit soort hoogwaardige vervoers- en verkeerssystemen. Het zou goed zijn als de minister dit punt op gepaste wijze onder de aandacht kan brengen in de Transportraad dan wel in de informele Transportraad van april.

De prioriteit van de Europese Commissie moet veel meer liggen bij het verminderen van de grenzen in de maritieme ruimte, want vooral de short sea shipping heeft er veel baat bij dat administratieve procedures worden

verminderd. Als je nu met een schip naar een buitenlandse haven gaat, moet je telkenmale aantonen dat alle goederen afkomstig zijn uit de Europese Unie. Daarbij zijn nog steeds veel en veelomvattende douanefaciliteiten vereist. Die zouden sterk moeten verminderen, juist om het vervoer over water verder te stimuleren en aantrekkelijk te maken ten opzichte van andere modaliteiten.

Dan kom ik op de verordening inzake de passagiersrechten voor het internationale busvervoer. Het internationale busvervoer is vrijwel allemaal ongeregeld vervoer door commerciële touringcarbedrijven. Het gaat dus niet om gesubsidieerd openbaar vervoer, zoals de stads- en streekbusdiensten. Daarom is er door Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) aandacht gevraagd voor de kostenverhogende eisen, zoals rolstoeltoegankelijkheid van touringcars. Tevens ontstaat met de huidige verordening verwarring over de aansprakelijkheidslimieten en de uitsluiting van overmacht. De CDA-fractie is het eens met de door KNV ingebrachte punten. Hoe wil de minister hiermee omgaan?

Dan kom ik op de regels voor het toewijzen van slots op communautaire luchthavens. Als vervoerders de aan hen toegewezen slots niet of onvoldoende gebruiken, dan hebben ze het daaropvolgende jaar niet meer automatisch recht op die slots. Nu wordt in verband met de economische recessie voorgesteld om deze slotverdeling zodanig te coördineren dat maatschappijen hun slots niet verliezen. Ik ben heel blij dat de SP ook pleit voor een optimaal gebruik van de luchthavens, waarbij men geen slots verloren laat gaan. Hoe zit het echter met nieuwkomers en de maatschappijen die willen uitbreiden ondanks de recessie? Worden deze niet te veel belemmerd door de nieuwe slotverdeling?

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor hun inbreng in eerste termijn en voor de flexibiliteit van de commissie wat betreft het aanvangstijdstip van dit overleg, gelet op mijn wat moeilijke familiale omstandigheden vandaag.

Op 11 februari 2009 heeft in het vervoerscomité, de zogenaamde TRAN-commissie, de stemming plaatsgevonden over de Eurovignetrichtlijn. Precies een maand daarna, op 11 maart, was de plenaire stemming. De stand van zaken in het Europees Parlement (EP) met betrekking tot de belangrijkste knelpunten is als volgt. Allereerst bespreek ik de externe kosten van congestie. Het probleem is dat het EP niet eenduidig heeft gestemd voor of tegen het opnemen van externe kosten van congestie als heffingsgrondslag. Dat kan in het Europees Parlement wel eens voorkomen. Soms heb je immers tweehonderd amendementen, waarbij een amendement dat in een bepaalde richting wijst net een meerderheid haalt, een ander amendement dat in dezelfde richting wijst, het niet haalt, maar weer een ander amendement dat daar recht tegenin gaat, wel weer een meerderheid haalt. Dat kan in zo'n complexe stemming voorkomen, hoe gek het ook klinkt. Er was een verwarrende tegenstrijdige stemming, hetgeen vooralsnog resulteert in een onduidelijk standpunt van het Europees Parlement. Het lijkt erop dat de externe kosten van congestie in het belangrijkste artikel van het voorstel blijven staan, maar dat de definitie, de voorwaarden, de «caps» alsmede de methodologie van de externe kosten van congestie in de annex volledig zijn weggestemd. Het beestje wordt dus nog wel genoemd, maar wat het beestje is, is nu volstrekt onduidelijk. De definitie is eruit. In theorie kan dat betekenen dat lidstaten volledige vrijheid hebben om de heffing op basis van externe kosten van congestie totaal naar eigen believen in te vullen, zonder enige Europese spelregels en zonder enige maximering. Dan geldt: doet u maar zoals u wilt, want «it's all in your own hands». Dat druist totaal in tegen de bedoeling van de Eurovignetrichtlijn. Sommige woordvoerders vroegen zich af waarom wij er überhaupt aan beginnen. Die vraag kwam voort uit de

wens om de kosten niet op te drijven ten opzichte van nu. Daarop heb ik geantwoord dat je de Eurovignetrichtlijn nodig hebt om een stuk eenduidigheid te krijgen en om te voorkomen dat er in de toekomst allerlei eilandjes in Europa ontstaan – zie het voorbeeld van Karinthië, want de Alpenlanden verenigen zich recentelijk weer – waar, om welke reden dan ook, ineens torenhoge tarieven worden ingevoerd om een bepaalde mobiliteitsstroom eruit te drukken. Dat kan nooit de bedoeling zijn geweest. Met de Eurovignetrichtlijn wilde men juist een stuk eenduidigheid in de Europese Unie bewerkstelligen. Met het voorstel doelde men juist op het scheppen van kaders. Zowel de Europese Commissie als het Tsjechisch voorzitterschap van de EU bestudeert de stemmingsuitslagen. Het Tsjechisch voorzitterschap heeft aangegeven de stemming in het Europees Parlement niet te begrijpen. Dat is de stand van zaken inzake het EP en de externe kosten van congestie.

Zoals de heer Vendrik zei, blijven de kosten van CO₂-uitstoot buiten de scope van het voorstel. Hij moet echter niet treuren, want het had ook niet anders gewerkt. Omdat er op dit moment nog geen classificatie is, moeten wij op een andere manier proberen iets te doen aan CO₂-uitstoot.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog een vraag over de stemming in het Europees Parlement. Is ook afgestemd dat er bij die Eurovignetrichtlijn limieten zijn? Die kwestie was namelijk wel zeer ergerlijk.

Minister **Eurlings**: Dat bedoelde ik te zeggen. Het beestje staat nog in het voorstel, maar iedere omschrijving van het beestje is weg. Onder andere de caps, of de maximering, zijn verdwenen. Dan geldt dus: schiet maar raak en doet u maar wat u wilt, zoals bijvoorbeeld in Karinthië gebeurt. De Eurovignetrichtlijn was juist bedoeld om een bepaalde richting te geven, zodat je over heel Europa een enigszins eenduidige benadering hebt die je nog in lijn kunt brengen met milieudoelen en die verdedigbaar en geloofwaardig is op dat punt. Als men er in één regio, zoals Karinthië, een potje van maakt, zo zeg ik nu heel vrijelijk, door vrachtauto's te willen wegdrücken, dan is dat een geweldig obstakel voor de geloofwaardigheid van dit soort politiek in de hele Unie. Daarom probeerden wij dat enigszins te stroomlijnen, maar nu er geen enkele begrenzing meer is, is dat in groot gevaar. Het voorzitterschap begrijpt de stemming dus niet meer, want aan de ene kant wil men de richtlijn, maar aan de andere kant is wat men wil totaal verdwenen. Dat stond er aanvankelijk immers wel in. De vraag is dus wat nu? Zo is de situatie op dit moment.

Voorzitter. De opbrengsten van de externe kostenheffing dienen volgens het Europees Parlement verplicht te worden geoordeeld.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat laatste is onverstandig. Daar zijn u en ik het wel over eens, dus dat gaan wij niet doen.

De strijd over CO₂ is in Europa verloren, mede doordat u destijds een Kamermotie niet heeft uitgevoerd. Het rare is echter dat u mij, in antwoord op vragen die ik stelde op 23 februari, liet weten dat u de Commissie hebt verzocht om samen met fabrikanten te onderzoeken op welke wijze een CO₂-vastlegging per kilometer voor vrachtwagens kan worden vormgegeven. U tekende eerst in Europa voor een blokkade om te differentiëren naar CO₂-uitstoot. Dat mag dus straks niet meer als deze Eurovignetrichtlijn zo wordt aangenomen. Tegelijkertijd vraagt u de Commissie om een classificatie te ontwerpen opdat die differentiatie plaatsvindt. Daar snap ik helemaal niets van.

Minister **Eurlings**: Wellicht is dit het eerste moment waarop uw vertrouwen in mij toeneemt. Als u kijkt naar wat wij aan het doen zijn, ziet u dat wij niet principieel tegen het verminderen van de CO₂-uitstoot zijn. Het kan nu echter praktisch niet werken, want er is geen classificatie. Het is van belang dat wij die wel ontwikkelen, want ik zie de ernst van de

klimaatverandering. Alleen duurt dat ontegenzeggelijk een aantal jaren. Bij de evaluatie van de Eurovignetregeling kunnen wij nagaan of het werkbaar is om de Eurovignetrichtlijn meer op CO₂ te richten. Zolang er geen classificatie is, heeft dat echter geen zin. Ik hoop dat u inziet dat ik daar oprecht in ben. Ik heb mij ervoor ingezet om die classificatie nu te ontwikkelen. Ik heb dus helemaal geen agenda tegen klimaatbeleid, integendeel, maar juist als je ervoor bent – en u bent daar ook voor – moet je bekijken wat kan werken. Op korte termijn kan dit niet werken, want de classificatie ontbreekt. Daarom willen wij in Europa op een andere manier proberen iets te doen aan het verminderen van de CO₂-uitstoot.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De discussie over de vraag wat er nu moet gebeuren, is niet opportuun. Bij de Eurovignetrichtlijn is nu de vraag aan de orde wat er straks mag. In deze Eurovignetrichtlijn wordt expliciet een verbod aan lidstaten opgenomen om te differentiëren naar CO₂-uitstoot. Als deze richtlijn erdoor komt, zitten wij daar nog jaren aan vast en moet ik nog zien wanneer de Eurovignetrichtlijn op dit gevoelige dossier weer wordt opgebroken. Een onderzoek, waar u de Europese Commissie om hebt verzocht, is wel heel erg «mosterd na de maaltijd». Ik wil best aannemen dat u het serieus meent met uw inzet voor het klimaatbeleid, maar dan had u juist bij de Eurovignetrichtlijn moeten zeggen dat het een optie moet blijven of dat er ruimte moet blijven om te differentiëren naar CO₂-uitstoot per kilometer voor het vrachtverkeer. Die mogelijkheid sluit u echter uit. Ik snap dan ook niet waarom u dat onderzoek nog laat uitvoeren. Dat kan immers nooit een praktische betekenis hebben, tenzij wij over een aantal jaren weer een heel moeizame, hernieuwde discussie over de dan geldende Eurovignetrichtlijn willen starten. In dat geval zitten wij al ver in 2020.

Minister **Eurlings**: Nu kan ik uw vertrouwen nog verder doen toenemen. Zo wordt het nog een mooi debat. Wij krijgen die evaluatie namelijk helemaal niet ver na 2020, maar in 2013. Dat is al heel snel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar u ziet toch hoe moeilijk het nu gaat met die Eurovignetrichtlijn en hoe hard er wordt gevochten? Dat punt hebt u al weggegeven, waardoor u er straks weer over moet onderhandelen om het terug te krijgen. Daar snap ik helemaal niets van.

Minister **Eurlings**: Ik heb allerminst wat weggegeven. Ik heb gewoon geprobeerd realistisch te zijn. De meerderheid in Europa is helemaal niet knettergek op dit punt, zoals u misschien dacht. Er is een heel grote communis opinio in Europa dat het geen enkele zin heeft, sterker nog: gevaarlijk kan zijn om iedereen experimenteel en naar eigen inzicht te laten differentiëren naar CO₂-uitstoot zolang je geen indeling van vrachtauto's in CO₂-klassen hebt. Het duurt naar onze inschatting een aantal jaren voordat je de normering goed hebt. De eerste evaluatie is er al in 2013; de tijd gaat snel. Voor die evaluatie moet je die normering hebben. Bovendien hebben wij aan de Commissie gevraagd om na te gaan of al tussen nu en 2013 op een andere manier, die natuurlijk wel moet werken, iets kan worden gedaan aan die CO₂-uitstoot. Ook tussen nu en 2013 staat het denken dus niet stil. Alleen kun je dit pas als grondslag opnemen als het ook praktisch hanteerbaar is. Om die pragmatische reden kan dit niet werken tot het onderzoek er is. Daarom is het volstrekt logisch dat wij vooroplopen om dat onderzoek snel te krijgen. Die lijn heb ik overigens ook naar u uitgedragen. Als de uitkomst er goed uitziet en zij hanteerbaar is, dan zullen wij hierop terugkomen en de CO₂-uitstoot inbrengen.

Dan kom ik op de congestie. Het voorstel tot herziening van de Eurovignetrichtlijn is nog niet rijp voor besluitvorming. Zo zal dat ook niet worden behandeld in de Transportraad. De onderhandelingen in Brussel

verlopen moeizaam. Het belangrijkste knelpunt, of het majeure strijdpunt, betreft de externe kosten. De lidstaten verschillen van mening over de vraag of deze kosten onder de richtlijn moeten vallen. Het missionaire Tsjechische voorzitterschap van een demissionaire Tsjechische regering heeft besloten om over dit onderwerp een heus debat te laten plaatsvinden tijdens de Transportraad. Daar warmen wij ons voor op. De externe kosten van congestie zijn dus het voornaamste struikelblok. Ook de Nederlandse regering heeft grote moeite met het opnemen van die kosten. Dat ligt aan verschillende punten.

Ik betwijfel of het internaliseren van congestiekosten voor alleen het vrachtvervoer over de weg, waarbij de vrachtauto's flink voor files worden aangeslagen, enig effect kan hebben op het oplossen van files. Ik betwijfel dat niet alleen omdat vrachtauto's een relatief beperkt deel van de totale vervoersstroom over de weg vormen, maar ook omdat vrachtauto's waar mogelijk nu al de spits mijden, omdat stilstaan voor de sector hoge kosten met zich brengt. Je moet je ook afvragen of het principieel rechtvaardig is om een kleine minderheid van de weggebruikers voor files aan te slaan en een meerderheid niet. Die discussie kun je ook nog voeren. Zeker zo belangrijk is dat de huidige voorstellen omtrent externe kosten van congestie, die al heel ver gaan, voor het overige al heel veel ruimte laten aan lidstaten om zeer hoge tarieven te heffen. Wat nu al op tafel ligt, kan een lidstaat er zomaar toe brengen om voor een vrachtauto € 0,55 per kilometer te heffen. Dat is vele malen de maut in Duitsland. De Euro-vignetrichtlijn is er juist om te voorkomen dat ineens heel idiote dingen gebeuren, zoals dat «Karinthiëspook». Nu is die marge al heel ruim en ik vraag mij af of wij die nog ruimer moeten maken.

Wij hebben deze extra heffingsgrondslag ook zeker niet nodig om te kunnen differentiëren naar tijd en plaats, met andere woorden: om een spitstarief in te voeren. Het spitstarief bij de kilometerbeprijzing kunnen wij baseren op de mogelijkheid tot differentiatie van de tarieven voor de infrastructuurkosten. De heer Vendrik noemde op dat punt amendement nummer 3 van de heer Blokland, waarin wordt gesproken van een verhouding van 1 tot 5 tussen basis- en spitstarief, dus van 100% tot 500%. Ik neem aan dat het over dat amendement gaat, inzake die differentiatieruimte. Niet alleen steun ik dit krachtig, maar dat is ook eerst een voorstel van de Nederlandse regering zelf geweest. Wij willen die mogelijkheid oprekken naar de verhouding 1 tot 5. Dat ligt dus geheel in onze lijn. Wij hebben om die 500% verzocht. Ik zal dit krachtig steunen en probeer daar in de Raad een meerderheid voor te krijgen. Dat wordt voor mij een belangrijke uitdaging in het debat, want tot nu toe is er in de Raad te weinig steun voor 500%, omdat men bang is voor misbruik door sommige lidstaten.

Nederland heeft daarom een nieuw voorstel gedaan voor meer differentiatie middels het schrappen van het percentage van 100. Dat zou worden vervangen door een formule waarmee een bovengrens wordt berekend waaronder een lidstaat volledig vrij is te differentiëren. Dit voorstel is vooralsnog overgenomen door de voorzitter en ik heb goede hoop dat het uiteindelijk overeind blijft. Dat komt de facto neer op zo'n soort verruiming van de spitsdifferentiatie. Daar hebben wij zelf een heel groot belang bij. Dat probeer ik erdoorheen te krijgen. Het hangt met het volgende samen. Ik ben tegen congestie, maar als hiervoor geen meerderheid is te behalen en het de andere kant opgaat, dan moet je op zijn minst alleen congestieheffing invoeren voor vrachtauto's als je dat ook voor personenauto's gaat doen. Ik weet zeker dat de nieuwe gouverneur van Karinthië zich dan nog wel eens achter zijn oor krabt, want als hij dan idiote dingen voor vrachtauto's doet, moet hij dat ook voor de auto's van zijn kiezers gaan doen. Dan wordt het een minder aardig verhaal. Dat is dus een rem waarmee je idiotie kunt voorkomen, maar het is een terugvaloptie. Tegelijkertijd kan ik die echter gebruiken om steun binnen te halen voor de ruime differentiatie naar spitstarief, waar wij allemaal

voor zijn. Zo wil ik het Europese spel proberen te spelen en zo sta ik in het debat dat komende maandag plaatsvindt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kan de minister het door hem zojuist geformuleerde alternatief een keer herhalen?

De **voorzitter**: Ik geef de minister graag de gelegenheid om het te herhalen, maar dat komt ook in het verslag te staan.

Minister **Eurlings**: Vindt u het goed als ik straks op de technicalities terugkom? Dan kom ik met de details. Mijn hoofdboodschap is dat wij op deze manier willen proberen hetzelfde te bereiken. Wij hebben eerst ingezet op 500% en daar doet men moeilijk over. Ik zal het u schriftelijk doen toekomen, want ik vind dat ik dit preciezer had moeten brengen. Wij proberen een andere aanvliegroute te vinden. Van 100% tot 500% krijgen mensen kippenvel. Uitgaande van de gemiddelde infrastructuurkosten per kilometer kun je een spitsheffing van 50% hanteren; daarop is een berekening gemaakt. Ik stel even een niet geheel onrealistische rekenexercitie voor: alles bij elkaar kost het € 0,15 per kilometer. Dat gaan wij niet heffen, want dat is helemaal niet de lijn in Nederland, maar ik geef gewoon even een berekening. Als je hier 50% bij optelt, kom je op een maximaal spitstarief van € 0,225. Ik zeg niet dat wij dat willen, maar ik geef aan hoe ruim wij zijn in het bepalen van onze vrijheid. Het geeft Europa meer zekerheid dat het in elk geval gerelateerd is aan een officiële berekening van de echte kosten van de infra. Zo hangt het ergens aan. Je krijgt dus een ruime mogelijkheid om in de spits iets te doen. Wij wilden ook een hele beprijzingssystematiek waarmee je wat vrijer kunt meanderen. Als de basisheffing, waarin de bpm en dergelijke zitten, vrij laag is, kun je in ieder geval spelen met een spitstarief. Dit gebeurt uiteraard in goed overleg met de sector zelf. Dit geeft veel ruimte en ik hoop dat ik de woordvoerders met mijn simpele rekenexercitie heb kunnen aangeven dat er met de spitsheffing veel te doen valt. Het komt grosso modo op hetzelfde neer, maar het geeft in Europa wat meer comfort aan andere landen.

Dan kom ik op het eerste amendement van Blokland. Voor zover ik weet, ziet dat amendement toe op een algemene verwijzing naar de Lissabonstrategie. Ik kan mij voorstellen dat de heer Vendrik het misschien over een ander amendement heeft. Misschien kan hij mij de tekst van het amendement nog even laten zien? Dan kom ik er straks op terug.

Dan kom ik op de passagiersrechten voor reizigers per spoor. Hoe zit het met de bescherming voor reizigers bij vertraging in het buitenland als het kaartje in Nederland is gekocht? De verordening met betrekking tot de passagiersrechten voor reizigers per spoor is nu geen punt van discussie, want zij bestaat al. Daarom staat zij ook niet op de agenda. Op dit moment wordt er in overleg met alle vervoerders in Nederland gewerkt aan de implementatie van de verordening. De implementatiedatum is het eind van dit jaar. Het door de woordvoerders onderkende probleem wordt in dit overleg met de vervoerders meegenomen. Wij bekijken of wij er in de implementatie wat mee kunnen, maar de verordening voor de passagiersrechten voor reizigers per spoor staat vast. Ik kom hier graag op terug als wij met de Nederlandse vervoerders hebben gesproken over hoe wij de verordening implementeren. Wij zien het probleem en wij bekijken of wij er iets aan kunnen doen in de manier waarop wij het implementeren. De verordening in Europa staat echter al vast.

De heer **Roemer** (SP): Wanneer gaat dat allemaal gebeuren? Een Nederlandse transporteur kan zich mooi achter de Europese regels verschuilen. De NS zal het niet gauw anders aanpakken en bijvoorbeeld de Belgische problemen oplossen. Ik word hier niet vrolijk en gelukkig van.

Minister **Eurlings**: Het is een feit dat de verordening gepasseerd is. Toch ga ik proberen om met de sector te bekijken of wij iets extra's kunnen doen met de manier waarop wij het een en ander in Nederland implementeren. Dat moet voor het einde van dit jaar gebeuren want dat is de implementatiedatum. Het probleem wordt onderkend. Bij de luchtvaart bijvoorbeeld houd ik ook goede hoop dat wij er komen, zeg ik even hink-stap-sprong. Ik denk dat er de sector zelf ook veel aan gelegen is om te bekijken wat wij extra kunnen doen. Ik kan er nu echter moeilijk op vooruitlopen. Ik zie het probleem dat de heer Roemer schetst. Het probleem is ingebed in de verordening, maar laten wij hopen dat wij er met de sector zelf in Nederland iets extra's aan kunnen doen. Ik kom er nog op terug.

De **voorzitter**: Komt u er schriftelijk op terug?

Minister **Eurlings**: Ja, als wij het overleg met de sector hebben gehad, kom ik er zeker schriftelijk op terug.

Dan kom ik op de Intelligente Transportsystemen (ITS). De Commissie heeft begin dit jaar een actieplan voor de ITS gepresenteerd. Daarbij hoort ook het voorstel voor een richtlijn. Nederland heeft net als de meeste lidstaten het actieplan verwelkomd. Het is dus goed dat er aandacht en discussie is voor de implementatie, zeg ik tegen de heer Van Heugten. Wij gaan er vol in. Met de ITS kan een aanzienlijke bijdrage worden geleverd aan de bevordering van een schoner, veiliger en efficiënter gebruik van het vervoersnet. Om dit van de grond te krijgen, is Europese samenwerking nodig. Wij zullen hierbij actief betrokken zijn, kan ik de woordvoerders verzekeren.

Wat betreft de passagiersrechten in het busvervoer staan wij positief tegenover het versterken van de rechten van passagiers en de positie van mensen met een functiebeperking. Wij staan daar achter. Wij zien zeker meerwaarde in de versterking van de passagiersrechten bij het internationale touringcarvervoer. Wij zullen samen met de sector bekijken of dat niet tot te veel bureaucratie leidt, maar wij zien het belang van het versterken van de passagiersrechten.

Hoe zit het met het stads- en streekvervoer en het besloten nationale busvervoer? De nationale regelgeving in ons land doet al heel veel. Wij hebben twijfels over de noodzaak van Europese regelgeving. Wij zijn bang dat die harmonisering van de nationale regelgeving, die goed is en sinds jaar en dag bestaat, naar Europese regelgeving tot heel veel veranderende wetjes en regeltjes gaat leiden. Dat kost veel inspanning en brengt veel kosten met zich mee, terwijl de meerwaarde in de praktijk niet duidelijk is. Wij hebben het namelijk al goed geregeld. Daar lopen wij tegenaan en wij proberen onszelf en de sector te ontzien van kleine millimeterveranderingen. Dat is alleen maar het geval omdat wij het voor het stads- en streekvervoer en het besloten nationale busvervoer al goed geregeld hebben. Internationaal is er zeker nog een slag te slaan en wij zullen daarvoor zijn.

De heer **Roemer** (SP): Dit is eigenlijk niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Ik pleit nergens voor meer regels en meer bureaucratie en al helemaal niet voor verslechtering van de rechten van reizigers in Nederland. De minister schrijft echter zelf dat hij terughoudend is wat betreft het voorstel voor rechten van buspassagiers omdat de kosten omhoog zouden gaan. Ik lees dat alsof hij ervoor pleit om de reizigers iets minder in bescherming te nemen als dat tot kostenverhoging zou leiden. Dat moet de minister toch nog eens uitleggen, want ik snap er niets van.

Minister **Eurlings**: Het is goed dat de heer Roemer doorvraagt. Ik probeerde zojuist te zeggen dat het niet zo is dat wij geen kosten willen maken om de passagiers met een functiebeperking beter te beschermen. Die mensen zijn echter in het nationale deel van het vervoer al goed

beschermd. Wat zou Europese regelgeving voor het nationale deel betekenen? Dan moeten wij technisch allemaal wetjes en regeltjes opstellen en tegen de sector zeggen hoe hij het moet regelen. Het beschermingsniveau zal hetzelfde zijn, maar door de omslag krijgt men wel meer kosten, terwijl het niets extra's oplevert. Cru gezegd zit het dus zo. Voor het internationale deel kan en moet het wel beter worden geregeld. Daar is die slag dus de moeite waard, want dan levert het passagiers en gehandicapten ook echt wat op.

Dan kom ik op het amendement-Blokland dat de heer Vendrik mij net gaf. Ik heb het laten nakijken en ook dit amendement is van belang voor meer differentiatieruimte. Het is mede een voorstel van Nederland geweest. Ik steun dit dus. Ik sta er volledig achter. Ik heb echter al gezegd dat er binnen de Raad nog bijna geen steun is. De Commissie lijkt ook tegen te zijn en ik zal dus handig moeten manoeuvreren en moeten bekijken op welke manier en met welke terminologie ik dit effect binnenhaal. Dit ligt namelijk volstrekt in onze lijn. Niet alleen de gelijkgezindheid tussen GroenLinks en de ChristenUnie is op een hoog niveau, maar ook het CDA is voor. Misschien is er zelfs wel Kamerbrede steun. Dat smaakt naar meer in deze dagen waarin wij met vereende krachten de internationale crisis bestrijden.

Dan kom ik op de mogelijkheden voor het mkb en Marco Polo. Met de voorliggende wijzigingen veranderen onder andere de procedures voor het goedkeuren van projecten en worden de drempels voor projecten verlaagd. Ik zeg dit omdat het beeld mij niet correct lijkt dat dit nu weer allerlei nieuwe soorten van subsidies zijn. Het bestaande vehikel wordt toegankelijker gemaakt. Het wordt gemakkelijker om projecten van de grond te krijgen, want drempels worden lager. Procedures voor het goedkeuren van de projecten zijn namelijk onder Marco Polo I erg hoog: ongeveer een jaar en drie maanden. Met de voorgestelde wijziging wordt dit teruggebracht naar sowieso minder dan één jaar. De criteria voor deelname aan Marco Polo worden normaal gesproken uitgedrukt in een shift van de weg naar water en/of spoor in tonkilometers. Door de wijziging worden deze criteria met ongeveer 50%, maar mogelijk nog verder, verlaagd. Daardoor gaan kleinere projecten ook een kans maken op medefinanciering. De precieze criteria hangen af van het soort projecten dat wordt ingediend. Speciaal voor de binnenvaart worden de drempels nog lager; dat kan ik nu al zeggen. Ook zal gelden dat een voorstel niet door een consortium hoeft te worden ingediend, zoals nu het geval is, maar dat het ook ingediend kan worden door een enkel bedrijf. De Nederlandse transportsector kenmerkt zich door veel eenmansbedrijven en wij hebben ook een zeer sterke binnenvaartsector. Wij kunnen verwachten dat juist een land als Nederland van deze wijzigingen zal profiteren. Daarom sta ik hier achter. Het is dus geen nieuw subsidievehikel. Ik denk dat dit een vooruitgang is omdat datgene dat er is makkelijker toegankelijk wordt gemaakt, met name voor de Nederlandse sector.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel dat, zoals ik in eerste termijn al zei. Toen voegde ik er echter de vraag aan toe of de minister dat verbeterde internationale beleid ook nationaal gaat doorvertalen. Het is namelijk helemaal uit de Nota Mobiliteit geschrapt. Als de minister hier zo enthousiast over is, zou hij dat in ieder geval ook nationaal vorm moeten gaan geven. Ik ben benieuwd wanneer hij met voorstellen gaat komen.

Minister **Eurlings**: Je kunt twee aanvliegeroutes kiezen. Vroeger heerste vaak het beeld dat het een doel op zich was om één mobiliteitsstroom af te knippen – ik zeg het eventjes cru – om een gang naar een andere te bevorderen. Dat beleid is verlaten omdat wij door ervaring wijs geworden het beeld hebben dat wij alle mobiliteitsstromen hard nodig hebben om te voorkomen dat alles in ons land helemaal vastloopt. Dat neemt niet weg dat je de alternatieven zou moeten stimuleren die niet alleen goed zijn

voor de ontlasting van de weg, maar die ook qua milieukarakteristiek vaak heel goed zijn. Dat is positief beleid en dat doen wij met Marco Polo op Europese schaal. Wij doen dat bijvoorbeeld ook met de tweede Maasvlakte. Zoals de heer Roemer weet, is afgesproken dat een gigantisch percentage van goederen via het spoor of de binnenvaart zal worden afgewikkeld. Dat doen wij met containertransfers, waardoor je het veel gemakkelijker maakt om containers over een groot stuk van de route via de binnenvaart vervoerd te laten worden. Dat is het beleid waar wij voor zijn. Wij willen niet meer als doel op zich het vervoer over de weg afknippen, want de weg zullen wij ook nodig hebben. Wij willen ook de alternatieven positief stimuleren. Dat vind ik in lijn met wat Marco Polo doet. Ik zal zelf mijn best doen om ervoor te zorgen dat het Nederlandse bedrijfsleven hier beter van wordt. Het klinkt goed omdat het gewoon goed is. Daarom spreek ik er met passie en enthousiasme over.

De heer **Roemer** (SP): Mijn moeder zei altijd «het praatje is goed, maar het smoesje deugt niet».

Minister **Eurlings**: Dat heeft uw moeder nog nooit tegen mij gezegd.

De heer **Roemer** (SP): Nee, helaas kan ze dat niet meer. Daar hebt u dan geluk mee. Ik wil maar zeggen dat ik wat sceptischer ben over mooi praten. Ik zie het uiteindelijk nog niet helemaal gebeuren. Ik ben blij dat de minister ervoor staat en het wil, maar met alle moeite die ik doe, zie ik het naar de begrippen van de SP-fractie toch te weinig gebeuren.

Minister **Eurlings**: Het is een kwestie van waardering of wij er genoeg aan doen. Als je naar het beleidsthema kijkt – dus even los van de Transportraad – en ziet wat wij doen aan investeringen in het spoor, ook in deze periode met het programma Hoogfrequent Spoor, en wat de Betuweroute gekost heeft ...

De heer **Roemer** (SP): Het is inderdaad niet helemaal aan de orde in deze agenda. Dat ben ik met de minister eens. Hij hoeft het niet helemaal uit te leggen, maar in de plenaire zaal en in de voorstellen van het kabinet komt niets voor over het naar voren halen van de ontwikkeling op het spoor.

De **voorzitter**: Laten wij het daarover een andere keer hebben, voordat wij daarover een heel debat voeren. Ik stel voor dat de minister doorgaat met zijn beantwoording. Ik interpreteer even de woorden van de minister, maar zijn inzet is er in ieder geval.

Minister **Eurlings**: Ik probeer dit kardinale punt te maken: ik wil het één stimuleren zonder het ander af te knippen. Dan kom ik op de Functional Airspace Blocks, de FAB's. Liggen die op schema? Waar zit de milieuwinst en hoe zit het met Single European Sky? In 2004 is met de introductie van de «Single European Sky»-wetgeving een goede basis gelegd voor efficiënter gebruik en beheer van het Europese luchtruim. Wij hebben echter geconstateerd dat dit kader een aantal verbeteringen behoeft. Het luchtruim is nu nog ingedeeld langs landsgrenzen. Vluchten duren gemiddeld 49 kilometer langer dan nodig. Dit geldt elke dag weer voor iedere vlucht. Dit brengt naast extra kosten ook onnodige milieuschade en CO₂-uitstoot met zich mee. De verbetering moet mogelijk worden gemaakt door een meer prestatiegedreven benadering. Dit houdt in dat er bindende targets zullen worden gesteld aan de prestatie van luchtverkeersdienstleiders. Een onafhankelijke toezichtinstantie zal die prestaties moeten meten. Nederland heeft met vijf andere landen op 18 november de intentieverklaring ondertekend om te komen tot het Functional Airspace Block Europe Central. Dit is een belangrijk block, want een groot gedeelte van de Europese vluchten vindt binnen dit

block plaats. Gisteren heeft het Europees Parlement gestemd over de SES-verordening en daarover een positief besluit genomen. De Raad staat daar ook achter. Formele vaststelling van het pakket zal naar onze overtuiging snel kunnen plaatsvinden.

Wat is onze bedoeling voor de verdere realisering van het Functional Airspace Block? Ons streven is om in 2012 over te gaan tot de implementatie van de FAB's. Ik jaag echt achter snelheid aan. Er is veel over gepraat en het wordt tijd dat wij die milieuwinst pakken. Het wordt tijd dat wij efficiënter gaan vliegen. Dat is economisch gezien ook goed voor de sector. Ik ben heel blij dat ik op het vliegveld in Maastricht bij Eurocontrol een nieuw technisch systeem voor het geleiden van vluchten heb kunnen aanlichten. Dat gaat ook helpen. Vluchten kunnen beter geroteerd worden en ik voorzie daarmee grote milieuwinst in de luchtvaart. Als wij dit doen, hebben wij 10% CO₂-reductie in the pocket. Dat is echt milieubeleid; meer dan de tickettaks.

Hoe zit het met de arbeidstijden en de bescherming van de zelfstandige chauffeur? De arbeidstijdenregelgeving is in het leven geroepen voor de bescherming van de chauffeur die in loondienst bij een werkgever werkt. Het voorkomt dat werknemers worden gedwongen om lange dagen te werken en weinig rust te nemen en dus dat zij door hun werkgever worden uitgebuit. Zelfstandige ondernemers hebben geen werkgeversrelatie en zijn zelf verantwoordelijk voor de indeling van hun werkdag.

Nergens vinden wij regelgeving die zelfstandige ondernemers confronteert met arbeidstijden. Het zou ook niet te controleren zijn of de tijdsklok tikt. Het lijkt mij geen taak van de overheid om specifiek voor zelfstandige chauffeurs een beschermende arbeidstijdenregelgeving te treffen. Bovendien verplicht de rij- en rusttijdenregelgeving hen om voldoende rust te nemen. Dat bestaat dus al. Daarmee worden zelfstandige chauffeurs tot op zekere hoogte beschermd tegen het maken van lange werkdagen.

Dan kom ik op de slots. Ik steun het principe van de Commissie om tijdelijk af te stappen van het «use it or lose it»-principe, in ieder geval bij de toewijzing van slots in de zomer van 2010. Wij zitten in een heel specifiek moment. Er is een enorme daling van het aantal passagiers. Maatschappijen moeten overleven en moeten hun schema's aanpassen. Zij kunnen niet anders. Het is ongelooflijk hoeveel mensen er alleen al rond Schiphol hun baan hebben verloren. In het huidige systeem, dus als wij niets veranderen, zullen luchtvaartmaatschappijen hun slots moeten inleveren. Ik vind het van groot belang dat wordt voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen als gevolg hiervan leeg gaan vliegen met als enige doelstelling geen slots te verliezen. Hierbij is niemand gebaat, ook het milieu niet. De luchthaven Schiphol heeft geen belang bij het verlies van slots door luchtvaartmaatschappijen die een sleutelrol vervullen in de hubfunctie van Schiphol. Om juist in deze tijden van crisis de kwaliteit van het netwerk te waarborgen, willen wij gedurende de winter de situatie bevroren. Dat klinkt logisch, toch?

Dan kom ik op de strategie tot 2018 voor de zeevaart. De mededeling over de strategie tot 2018 is veel minder concreet waar het gaat om specifieke acties en maatregelen dan bijvoorbeeld de mededeling over de instelling van een maritieme ruimte zonder grenzen. Het gaat bij de mededeling over de strategie tot 2018 vooral om het identificeren van strategische doelstellingen en essentiële actieterrainen waar de EU zou moeten ingrijpen. Niettemin noemt de Commissie een aantal voorstellen die overigens voor een deel gebaseerd zijn op bestaand beleid. Men noemt de instandhouding van een communautair kader voor staatssteun voor het zeevervoer met het oog op concurrentiekracht van de Europese vloot. Men noemt ook het goedkeuren van positieve maatregelen om levenslange loopbanen in de maritieme clusters te bevorderen met het oog op een groeiend tekort aan vaklui. Men noemt verder het verminderen van broeikasemissies door de zeevaart. Tijdens de United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) in Kopenhagen in december

2009 wil men juridisch bindende maatregelen daarvoor goedkeuren. Ten slotte noemt men het voorrang geven aan handhaving van de bestaande EU-voorschriften en internationale voorschriften op het gebied van de maritieme veiligheid alsmede de uitvoering van de maatregelen van het derde pakket maritieme veiligheid. Zoals gezegd, is dit deels stand beleid.

Dank voor de opmerkingen over de truckerruns. Ik wil ze echter direct weer terugkaatsen. Deze commissie, in het bijzonder de heer Roemer, de heer Van Heugten en mevrouw Roefs, heeft dit onderwerp continu aangehaald. Ik noem de heer Roemer nog even speciaal omdat hij mij er iedere keer aan herinnerde. Deze commissie heeft mij continu bij de les gehouden en het belang benadrukt. Ik vind dat een goede manier van samenwerking. Het was in Europa een onbekend fenomeen, zoals ik voorspeld had. Het is toch fantastisch dat er in zo'n grote Unie van 27 landen een Commissaris is die zich erin heeft verdiept. Hij wilde weten wat het is en of het sociaal is en nam het risico om het officieel toe te laten. Het risico is natuurlijk dat een ander land zegt dat het ook nog wel iets heeft dat enigszins sociaal is. Deze Commissaris heeft gezegd dat dit een goede activiteit is en dat wij het gaan doen. Ik vind dat grote winst. Ik ben blij dat wij daarmee een groot gedeelte van de inzetbaarheid van de deelnemende chauffeurs hebben gewaarborgd. De organisatoren van truckerruns hebben expliciet aangegeven dat het voortbestaan van de runs hiermee is gered.

Hiermee zijn wij er nog niet. Juridisch is het echter niet mogelijk gebleken om een internationale vrijstelling voor deelnemers aan truckerruns te geven. Dat komt doordat het betreffende basisartikel uit de Europese Verordening naar het oordeel van de Commissie uitsluitend mogelijkheden biedt om lidstaten te machtigen vrijstellingen toe te staan op eigen grondgebied. Zo hebben juristen de regelgeving geïnterpreteerd. Dat is vervelend, maar wel de juridische werkelijkheid. Is daarmee gezegd dat wij niet verder kunnen? Nee, laten wij creatief zijn. Ik kan aankondigen dat het goede voorbeeld van Nederland goed doet volgen. België wil nu ook een vrijstelling hebben voor de truckerruns. Ik wil onze Belgische vrienden daarin natuurlijk krachtig steunen, want ook daar zijn truckerruns van belang. Ik zal mij in Brussel melden en zeggen dat ik er een afspraak aan wil toevoegen wanneer zij die truckerruns vrijstellen. Wij zullen de Belgische chauffeurs vrijwaren van vervolging als zij aan een truckerrun hebben meegedaan, maar dan moeten zij onze chauffeurs ook zo behandelen. Zo kunnen wij proberen de olievlekwerking te laten plaatsvinden en de vrijstelling verder te verruimen. Ik vind het echt een positieve verrassing hoe snel Europa hierin is meegegaan en dat zij erin is meegegaan en dat zeg ik niet om onszelf op de borst te kloppen. Toen ik hier aankwam en de brief kwam overhandigen, heb ik gezegd dat het zelden of nooit is voorgekomen dat er een vrijstelling is gegeven. Er is één voorbeeld dat in het geheugen ligt. Bij een grote watersnoodramp in Engeland kregen de chauffeurs tijdelijk een ontheffing om langer te werken om boomstammen van de weg te halen. Dit is toch van een heel andere orde. Ik vind het goed dat Europa zich van haar beste en meest flexibele kant heeft laten zien. Ik blijf me hiervoor inzetten en als er nieuws is, meld ik mij direct weer.

De heer **Roemer** (SP): Waarvoor dank natuurlijk. Het is goed dat dit zo geregeld is en dat het zwart op wit staat. Het is wel vreemd dat dit alleen voor Nederland moet gelden. Een olievlek werkt alleen als de minister dit met dezelfde inspanning bij ieder afzonderlijk land gaat voorleggen. De minister moet zijn Duitse collega eens voorleggen of hij de ontheffing voor Nederlandse chauffeurs in Duitsland respecteert. Hetzelfde geldt voor zijn Franse collega en ga zo maar door. Dan heeft hij misschien kans op een vlek. Ik ben geen jurist dus over de juridische aspecten kan ik niet oordelen, maar wellicht kan de minister een keer schriftelijk uitleggen hoe het precies zit. Dan kan ik de mensen die daarvan wel verstand hebben

eens laten meekijken. Ik verwacht een actieve rol van de minister. Hij zou aan zijn collega's moeten voorleggen dat zij dit respecteren, anders heb je er nog niets aan.

Minister Eurlings: Als wij goede juristen kunnen opduikelen die nog ergens een maas zien, is dat mooi. Ik ben bereid om schriftelijk te laten weten op basis waarvan de regelgeving juridisch niet zou toelaten dat er een Europese vrijstelling wordt gegeven. Wat betreft het tweede zal ik zeker proactief zijn. Het heeft met strategie te maken. Ik denk dat de woordvoerders wel weten hoe gevoelig de arbeidsregelgeving in Europa ligt. Die discussie is een heel slagveld geweest en de rookwolken zijn nog nauwelijks opgetrokken. Het lijkt mij het handigst om het het eerst te regelen met een land dat zelf ook truckerruns kent. Als België die stap richting Europa gaat maken, kunnen wij het daar binnentikken. Als dat lukt en als dat houdt, kunnen wij bekijken of wij samen de inktvlek kunnen vergroten. De vraag is dus eigenlijk hoe je de eerste stap zet. Ik ben er zeker toe bereid en er zeer voor gemotiveerd. Ik zal de heer Roemer hierover op de hoogte houden.

Dan kom ik op de luchtvaartovereenkomst EU-Canada. Wij zijn een groot voorstander van liberalisering van de luchtvaartmarkt, ook tussen de EU en Canada. Voor de Nederlandse situatie betekent het huidige voorstel absoluut winst. Het akkoord biedt in vergelijking met ons huidige bilaterale verdrag grotere commerciële mogelijkheden voor Nederlandse maatschappijen, met name op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen. Ook verwacht ik dat de toename van het aantal passagiers tussen Canada en de EU een positief economisch effect zal hebben op de luchthaven Schiphol.

Duitsland zit hier anders in omdat het nu al heel veel bilateraal vliegt op Canada. Voor dit land zal de meerwaarde minder groot zijn. Duitsland zit er een beetje excentrisch in en zegt dat het het weer anders wil. Daar kan achter zitten dat de Duitsers niet zo veel te winnen hebben en misschien zelfs in vergelijking positie te verliezen hebben ten opzichte van een land als Nederland als dit er snel doorheen komt. Dit is mijn reële inschatting van hoe het zit. Ik ben gemotiveerd om met de meerderheid van Europa gewoon door te pakken en dit erdoorheen te krijgen, want het is in ons belang.

De heer **Aptroot** (VVD): Is de minister iets bekend van één specifiek punt dat volgens Duitsland verbeterd moet worden? De redenering dat de Duitsers er geen belang bij hebben als wij en anderen meer aan de bak komen, begrijp ik niet.

Minister Eurlings: Dit is zoals het bij ons is. Ik zal erop letten. Mocht mij blijken dat zij een specifiek punt hebben dat ertoe doet, dan zal ik dat de heer Aptroot laten weten.

Dan kom ik op de lasten voor de maritieme sector. Het gaat tijdens deze Transportraad slechts om Raadsconclusies. Tegen de heer Aptroot zeg ik dat ik bereid ben om nadrukkelijk een signaal af te geven van het belang van de reductie van de administratieve lasten. Ik vind dat zelf ook van groot belang en zal er achteraan zitten en een opmerking hierover in de Raad maken.

Dan kom ik op het actieplan ITS. Ik heb het daarover al even gehad in reactie op de heer Van Heugten. Er wordt een nieuwe impuls gegeven aan de invoering en het gebruik van informatie- en communicatietechnologie in de vervoersector. Denk bijvoorbeeld aan de TomTom-routenavigatie. Hier kunnen op den duur andere systemen ingeplugd worden, zoals verkeerbeheer- en controlesystemen en elektronische tolheffingsystemen. Dit draagt bij aan de ontwikkeling van een duurzaam en efficiënt vervoersysteem. Wij vervullen op dit punt al een voorbeeld- en voorloperfunctie in Europa. Het is in ons belang om hier vol in te gaan en ons in te zetten.

Natuurlijk moeten wij geen wirwar van Europese regeltjes krijgen waardoor de hele industrie wordt belemmerd, maar interoperabiliteit is heel belangrijk, zoals de heer Van Heugten aangaf. Wij willen dat bevorderen. Tot slot kom ik op de verschillen tussen de APK in Spanje en Nederland. Ik heb ooit met een auto aan de kant gestaan in Spanje. Toen ging het om een huls waarin een zekering zit en dat moest ik in het Spaans vertalen. Wij hebben twee jaar naar dat woord gezocht met een woordenboek. Dit is gekscherend gezegd natuurlijk, maar het komt erop neer dat alle termen anders zijn. Ik kan niet in detail zeggen hoe dit technisch allemaal zit. Ik kom graag schriftelijk terug op deze vraag van de heer Roemer.

De heer **Aptroot** (VVD): Je hebt altijd problemen met zo'n MG.

Minister **Eurlings**: Bij een MG noem je dat geen problemen, maar een sportieve uitdaging. Dat is nu net de charme van zo'n Engelse auto.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat mijn vraag niet zo moeilijk is en dat ik niet heel lang op antwoord hoeft te wachten.

Minister **Eurlings**: Ik ben bereid hier diepgaand op in te gaan. Ik ben bereid naar Spanje af te reizen en mij aan de Costa del Sol met garagehouders te verstaan.

De heer **Roemer** (SP): Op eigen kosten, neem ik aan?

Minister **Eurlings**: Ik kom er zo snel als ik kan op terug; dat meen ik.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Over het Eurovignet valt in de Transportraad geen besluit. Er wordt gedebatteerd en de minister kiest eigenlijk nieuwe invalshoeken en een andere onderhandelingspositie. Het lijkt mij wel de moeite waard om eens in die richting te gaan kijken, want er moet uiteindelijk iets goeds uitkomen. Zoals het er nu uitziet is het sowieso nog een zootje.

Op mijn vraag over de arbeidstijdenrichtlijn heb ik van de minister nog geen goed antwoord gekregen. Ik ben begonnen met het verhaal dat we minister Donner naar Europa hadden gestuurd om hierover iets te zeggen, namelijk dat wij niet akkoord gaan. Dat is toen door de Tweede Kamer gezegd. Ik begrijp dat wij in het Europees Parlement nu helemaal terug bij af zijn. Men wil opnieuw zoeken naar een manier om dit probleem aan te pakken. Misschien haal ik wel dingen door elkaar hoor, maar het is voor mij nog helemaal niet duidelijk. Het zou natuurlijk heel raar zijn als ik hier in de Tweede Kamer ineens heel anders ga stemmen dan mijn eigen fractie in het Europees Parlement. Dat mag natuurlijk, maar dan wil ik het wel heel bewust besluiten. Nu heb ik nog steeds het idee dat ik zwem.

De heer **Roemer** (SP): Sterker nog, de sociaaldemocraten waren medeondertekenaar.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben helemaal niet vies van verschillend stemmen door sociaaldemocraten. Over de Eurovignetrichtlijn ga ik niet langer zeuren. De VVD-fractie denkt daar echt anders over. Wij vinden al dat gedifferentieer absoluut waardeloos. Met de hoge diesel- en benzineaccijnzen wordt al een soort kilometerheffing toegepast en wordt het milieu meegerekend. Verder moeten we ophouden met al die flauwekul, maar ik heb goede hoop dat men er in het Europees Parlement gewoon niet meer uitkomt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het is een complex debat, maar het gaat om twee verschilpunten. Het eerste is dat de minister zojuist een alternatief formuleerde voor het amendement-Blokland. Dat was nieuw voor mij. Blokland maakt een differentiatie van 500% mogelijk tussen het basistarief en het maximale spitstarief. Als ik de minister echter goed beluister, wordt die 500% in zijn voorstel 50%. Ik vraag de minister om het nog eens uit te leggen, want misschien heb ik het verkeerd begrepen. Dat doet ertoe, want als ik het goed begrepen heb en mijn uitleg dus klopt, raak ik tamelijk verontrust. Ik ga door met het tweede punt. Hopelijk gunt u mij straks op het eerste punt nog een nadere verklarende vraag aan de minister.

Laat ik me positief opstellen: het is goed dat de minister het amendement van Blokland en het andere amendement van Blokland over stadswegen steunt. Dat geeft meer ruimte voor differentiatie. De vraag is echter nog op welke grondslag die steun berust. Er lijkt toch nog steeds een geschilpunt te zijn over de vraag of je kosten van congestie daarin mag meenemen of niet. Gaat de minister in de Transportraad zeggen dat congestie niet als kostenpost mag worden meegenomen in de tarifiering? Als dat het geval is, zal ik hierover later graag een motie indienen. Ik vind namelijk dat de ruimte, dus niet de plicht, daarvoor in de komende Eurovignetrichtlijn wel moet blijven.

Op het eerste punt, het amendement-Blokland, pas ik even tot na de uitleg van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden en de verschillende toezeggingen. Ik hoop dat een aantal daarvan met gezwinde spoed tot succes leiden.

Over de Arbeidstijdenwet en met name het probleem van de schijn-zzp is in het Europees Parlement een amendement aangenomen dat uiteraard ook de volle steun had van mijn fractie. Als de minister straks namens Nederland in de Raad precies het tegenovergestelde gaat verkondigen, kan ik niet anders dan daarover een motie indienen. Ik krijg graag een reactie van de minister. Afhankelijk daarvan zal ik in mijn fractie bespreken of wij al dan niet een motie zullen indienen, van gelijke strekking als het amendement dat in het Europees Parlement is aangenomen, zodat de minister zich daarachter schaart.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik heb nog een paar punten, waaronder de arbeidstijdenrichtlijn. De formulering in onze geannoteerde agenda luidt dat «Nederland kan zich vinden in het voorstel van de Europese Commissie waarin alleen »echte« zelfstandigen door een aanscherping van de definitie van »mobiele werknemers« uitgesloten blijven van de werkingssfeer van richtlijn 2002/15». Zij vallen dus niet onder de arbeidstijdenrichtlijn. Hier is geen woord Spaans bij en ik roep de minister op om deze heldere stellingname te verkondigen. Wij hebben gezien hoe het gaat met amendementen in het Europees Parlement. Het is een grote wirwar van uitleg: wie heeft wat besloten en waar gaat het naartoe? Laten wij het bij deze heldere formulering houden. Dat doet recht aan de positie die Nederland ingenomen heeft zowel bij sociale zaken als bij transport. De heer Roemer gaf ook al aan dat wij moeten werken aan uitvoerbare richtlijnen. Als het een volstrekt onuitvoerbare richtlijn wordt, doet dat afbreuk aan de kwaliteit van de arbeidstijdenrichtlijn. Dan hebben wij een richtlijn opgetuigd waarom alle lidstaten die zich er niet aan willen houden, zich drie keer in de rondte lachen. Dan blijven de Poolse en Oekraïense chauffeurs gewoon in de onuitvoerbaarheid van de richtlijn hangen.

Ik heb ook een vraag gesteld over verandering op het gebied van nachtarbeid. Wellicht kan de minister daarop nog even terugkomen.

Ik denk dat de fracties op dezelfde lijn zitten wat betreft de Eurovignetrichtlijn, hoewel de heer Vendrik zegt dat het hem niet ver genoeg gaat en

dat hij meer ruimte wil op Europees niveau. In eigen land zien wij wat we kunnen doen aan tolheffing en kilometerheffing. Dat kunnen andere landen ook. De excessen zijn er echter uit, vooral door de gelijkschakeling van het moment waarop er iets gedaan wordt en de grondslag daarvoor. Daarover moeten wij eenheid bereiken. Verder zien wij hoe moeilijk het is om over dit proces helderheid te krijgen in het Europees Parlement. Ik roep de minister dus op om een helder standpunt te verwoorden, ook over de congestie. Het is al moeilijk genoeg om helderheid te bewaren in 27 lidstaten, met de stemmingen die plaatshebben. Het zou mij een lief ding waard zijn als wij twee zaken voor ogen houden: wij willen naar doorbelasting van de kosten, maar wel op een goede grondslag, en wij willen ons eigen systeem van kilometerheffing beschermen en bewaken, zodat het in ieder geval goed en volledig kan worden ingevoerd. Dat is de richting die wij opmoeten.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank mevrouw Roefs voor haar steun aan onze onderhandelingspositie. Voor de zorgvuldigheid kan ik de Kamer het best schriftelijk nader informeren over de arbeidstijdenrichtlijn.

De heer **Roemer** (SP): Dat is praktisch onmogelijk, aangezien de minister daarover maandag een standpunt moet innemen.

Minister **Eurlings**: Het ging mij met name even over de link met de koepelregelgeving van minister Donner. Onze positie, die de heer Van Heugten zojuist aanhaalde, is echter naar onze stellige overtuiging sowieso mogelijk. Als er nu nog een heel concrete vraag is, wil ik daarvoor nog proberen navraag te doen ...

De heer **Roemer** (SP): Mijn vraag is hartstikke helder. Als de minister haaks gaat reageren op het in meerderheid aangenomen standpunt van het Europees Parlement, hebben wij gewoon een probleem.

Minister **Eurlings**: Maar dat is niet correct.

De heer **Roemer** (SP): Dan moet de minister dat nog maar eens goed uitleggen. Ik ben er niet van overtuigd dat hij een ander standpunt inneemt.

De **voorzitter**: Ik wil de vergadering om kwart over zes sluiten.

De heer **Roemer** (SP): Als wij nu een VAO kunnen voorkomen, is dat ook wat waard.

Minister **Eurlings**: Ik zal snel antwoorden. Ik heb zojuist gezegd dat het Europees Parlement een belangrijk parlement is – ik heb er zelf met plezier gewerkt – maar ook een heel groot parlement, met veel verschillende commissies. Het Europees Parlement staat niet eenduidig tegenover het voorstel van de Europese Commissie. Het transportcomité heeft een positief adviesrapport opgesteld. Het comité voor werkgelegenheid en sociale zaken heeft het voorstel daarentegen in zijn geheel verworpen. Dit comité wil zelfstandigen onder de arbeidsrichtlijn brengen. Dat is de stand van zaken op dit moment. Het is dus verdeelde pot: twee commissies staan tegenover elkaar. De plenaire vergadering zal in de week van 4 mei tot 7 mei helaas nog in Straatsburg haar eindoordeel moeten gaan vellen. Wij zijn dus volstrekt vrij om in het Europees Parlement onze positie in te nemen.

Wat is nu onze positie? Wij willen geen oude schoenen weggooiën voordat er nieuwe zijn, alleen zou het onder de richtlijn brengen van de zelfstandigen, nieuw schoeisel zijn. Geen ruige bergschoenen, maar slippertjes waarmee je gemakkelijk uitglijdt. Het voegt volgens ons niets toe.

Het belemmert de zelfstandigen alleen maar extra. Daarom willen wij dat niet doen. De heer Roemer heeft vaak stilgestaan bij de positie van zelfstandigen. Dit zou alleen maar extra belemmering en rompslomp opleveren. Daarom zijn wij er niet voor. De situatie blijft voor de zelfstandigen zoals hij was. Er worden geen schoenen weggegooid. De schoenen die er zijn, blijven. Er komen alleen geen slippers bij.

De heer **Roemer** (SP): Het is inderdaad lastige materie. Kan de minister mij toezeggen dat hij maandag bij de Raad de volle aandacht vraagt voor de mogelijke excessen die zich nog steeds voordoen? Het is maandag een eerste reactie; nog helemaal geen formeel standpunt. De minister kan maandag nog gewoon zeggen dat hij op bepaalde punten nog aanvulling wil hebben, of duidelijk maken dat Nederland zich bezorgd maakt over de excessen van schijn-zzp en de kans dat mensen uit bedrijven gejaagd worden om hen via een andere constructie tegen slechtere voorwaarden het werk te laten doen. Als de minister die problemen op tafel gooit en zegt dat er in het komende traject oplossingen voor gevonden moeten worden, denk ik dat wij voor vandaag al een heel eind op weg zijn.

De heer **Van Heugten** (CDA): Even een opmerking voor de orde. Ik kan mij in de opstelling van de heer Roemer prima vinden, maar wij moeten wel bekijken vanuit welk perspectief wij het doen. Wij hebben in onze eigen fiscale wetgeving de kwestie van de schijnzelfstandigen en de zelfstandigen goed geregeld. Ik ben het met de heer Roemer eens dat het in andere landen wel eens anders kan zijn, maar is de Transportraad de gelegenheid om over dit soort zaken te praten? Licht het onderwerp niet veel meer in de sfeer van financiën of sociale zaken? Vanuit de transportoptiek kun je spreken over de rij- en rusttijdenregeling. Laten wij daar nu niet aan tornen.

De heer **Roemer** (SP): Nu kom ik eens met een constructieve bijdrage en dan wordt hij weer het water ingegooit! Ik hoop dat de minister iets minder CDA-achtig reageert dan u, mijnheer Van Heugten!

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik zit hier namens het CDA.

De heer **Roemer** (SP): Ja, en we hebben er gelijk helemaal niets aan. Nou, ik ga me een beetje omdraaien, en ik hoop dat de minister een beter antwoord geeft.

Minister **Eurlings**: Het is gek maar waar, maar ik denk dat de heren minder ver van elkaar staan dan het lijkt. De heer Van Heugten zegt dat hij niet naar deze regelgeving toe wil. Dat is heel duidelijk. De heer Roemer zegt dat hij er in het algemeen bang voor is dat in sommige landen excessen bestaan rond zzp'ers. Polen wordt even genoemd, maar het gaat even om het algemene beeld. Ik denk dat wij beide posities gemakkelijk met elkaar kunnen verenigen als ik de Kamer toezeg dat ik de noodzaak om excessen te voorkomen, belangrijk vind, dat ik lidstaten oproep om daar scherp op toe te zien en met regelgeving te voorkomen dat het gebeurt, maar dat ik tegelijkertijd zeg dat dit mij niet de oplossing lijkt om dat te bereiken. Ik zie de oplossing om excessen te voorkomen eerder in specifieke regelgeving in de landen zelf. Ik wil het op deze manier aan de orde stellen, en niet de oplossing zoeken in het onder de richtlijn brengen van de zelfstandigen, omdat dat een schijnoplossing zou zijn. Ik vind ook echt dat de regelgeving in een land zelf een veel scherper instrument is dan het opleggen van een bureaucratische en oncontroleerbare richtlijn voor zzp'ers in heel Europa. Ik zal terugkoppelen hoe erop gereageerd is. Op deze manier wil ik het graag aan de orde stellen. Ik zal misschien ook refereren aan de manier waarop wij in onze nationale regelgeving dit soort excessen proberen te voorkomen. Ik zal daarover kort uitweiden. Het

is in Europa altijd kort, maar het is mijn ervaring dat er redelijk wordt geluisterd.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal het aan mijn fractie voorleggen.

Minister **Eurlings**: De heer Aptroot zei dat hij kritisch staat tegenover de Eurovignetrichtlijn. Ik snap wat hij wil zeggen. Wij willen allemaal geen idiote kosten. Ik heb tegelijkertijd gezegd dat wij ook een situatie als die in Karinthië willen voorkomen. De Alpenlanden verenigen zich nu. Dan bestaat het risico dat je allemaal eilandjes krijgt en het Europese transport daar gigantisch onder lijdt, om welke opportunistische of regionale redenen dan ook. Wij zullen dus kritisch zijn.

De heer Vendrik vroeg hoe het precies zit met de nieuwe manier waarop ik het amendement-Blokland wil materialiseren. Dat amendement is mede aangereikt door onze vertegenwoordiging daar. Dat was onze positie. De heer Vendrik zegt dat ik nu van 500% naar 50% ga. Dat is niet correct. Wij hebben materieel grosso modo hetzelfde willen bereiken, maar wel met een referentie aan een vast ijkpunt, zodat er een objectivering inzit. Europa vraagt zich af: 500% op basis van wat? En wat is dan 100%? Hoe zit dat nou? Ik heb zojuist op de achterkant van een blaadje een rekensommetje gemaakt. Stel je voor dat je kosten € 0,15 per kilometer bedragen. Als je daar 50% bij doet kom je op € 0,225, puur als spitstarief. Wat zou nu op basis van de huidige belasting in Nederland de omslag zijn in de kilometerprijs? Misschien 1 of 2 cent? Dan heb je het dus niet over 50%, maar over 10 keer zoveel spitstarief. Je hebt het dan over 1000% op basis van die situatie. Ik zeg niet dat wij het gaan doen, maar even om duidelijk te maken welke ruimte je creëert. Wordt het basistarief hoger, dan wordt het weer wat minder. Ik wil de orde van grootte van differentiatie laten zien die je hiermee bereikt. Dan moeten wij nog zelf beslissen wat we ermee doen en kijken naar het draagvlak in de sector, maar dan heb je in elk geval de ruimte gecreëerd.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Begrijp ik dan goed dat de minister in plaats van de relatieve norm die Blokland voorstelt, een absoluut maximum voorstelt voor een spitstarief, dus basistarief plus opslag van € 0,225? Is het zo?

Minister **Eurlings**: Nogmaals, ik heb zelf ingezet op 100% en 500%. Dat was onze lijn. Dat blijkt echter in Europa een «no go». Ik kan het blijven proberen, maar dan sterf ik een schone dood en dan hebben wij het geprobeerd. Dan krijgen we daarna een reflex zoals die rond de CO₂.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een schone dood, maar het amendement is wel onlangs aangenomen door het Europees Parlement.

Minister **Eurlings**: Ja, dat zal zijn, maar als er in de Raad geen enkele steun voor is te vinden, wordt het samenspel tussen Raad en Parlement nog moeilijk en dan weet ik niet wat er uitkomt. Ik probeer om materieel grosso modo hetzelfde te bereiken, maar wel het comfort te geven dat het ergens objectief gegrond is. Dan hoeft men niet bang te zijn dat er straks ik weet niet wat kan gebeuren. Het is de vrees van sommige landen dat het uit de hand loopt. Daarmee is dus de gronding op een berekening van de kosten van infrastructuur als je ze omslaat, een vast ijkpunt. Brengen we die kosten in rekening? Nee. Onze bpm- en mrb-heffing zijn van totaal andere orde. Ik ga dus anderhalf keer de ruimte geven ten opzichte van de situatie waarin je alles omslaat, wat wij dus absoluut niet doen. Dat geeft materieel zelfs in de huidige Nederlandse situatie – huidig hoeft niet toekomstig te zijn – veel meer ruimte in Nederland dan 100% ten opzichte van 500%. Ik heb zojuist gezegd dat het 100% ten opzichte van 1000% wordt. De vraag is natuurlijk of 100%, 100% zal zijn, maar de ruimte die wij

creëren in de Nederland situatie is dus op dit moment materieel veel groter en niet kleiner. Ik hoop dat de heer Vendrik de complexiteit ziet. Ik wil een meerderheid krijgen en ik wil er echt voor gaan.

De **voorzitter**: Wij willen een VAO voorkomen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat lijkt mij verstandig voor een minister. Ik snap dat hij een bepaald doel heeft, omdat hij voorziet dat men in de Raad aanhikt tegen de relatieve norm die kennelijk een anker mist. De minister wil blijkbaar een voorstel doen waarin dat anker wordt geboden. Dan komt er dus ergens een absolute limiet in beeld voor de mate waarin externe kosten kunnen worden toegerekend naar het basistarief en voor de mate waarin dat vermeerderd kan worden naar tijd en plaats: het spits-tarief. Zo snap ik dat. Die € 0,225 is dan nog niet het maximum. Om te snappen wat zijn plan B is, vraag ik de minister waar precies de absolute normering zit waarvan hij veronderstelt dat die het verlangen is van een deel van de Raad.

Minister **Eurlings**: Dat is moeilijk te beantwoorden, omdat het afhangt van de berekening van de echte kosten van infrastructuur. Ik neem dus een risico, want straks gaan allerlei tarieven een eigen werkelijkheid krijgen en dat wil ik voorkomen. Op de achterkant van het blaadje heb ik willen aangeven dat het in de huidige situatie in Nederland nog veel ruimer zal zijn dan de 100% tot 500%. Ik ben best bereid om nogmaals in de Raad te zeggen dat onze eerste lijn 100% tot 500% is, dus gewoon de lijn van het amendement-Blokland. Ik wil echter graag een meerderheid verkrijgen. Daarom doe ik nu een ander voorstel, dat wat meer comfort geeft omdat het ergens op gebaseerd is; een verankering waarmee men kan voorkomen dat landen er echt een potje van maken. Dat blijkt het verschil te maken bij de landen die mij aan een cruciale meerderheid kunnen helpen. Vanuit de Nederlandse positie zou je het basistarief kunnen verdubbelen en nog steeds materieel op hetzelfde uitkomen als met het amendement-Blokland. Ik denk dus dat wij er echt mee vooruit kunnen. Als we dit binnenhalen zijn we spekkoper. Als we het niet binnenhalen, hebben we wel een probleem. Daarom probeer ik pragmatisch om op hetzelfde uit te komen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Begrijp ik dan goed dat de minister zegt dat de mate van differentiatie, het spitstarief, maximaal 50% is indien je het basistarief zodanig berekent dat alle infrakosten daarin worden verdisconteerd? Externe kosten worden er dus überhaupt niet in verdisconteerd. Die sluit de minister dan uit als grondslag voor de maximale differentiatie. Zie ik het zo goed?

Minister **Eurlings**: De berekeningen van dit moment zijn gerelateerd aan infrakosten. Het gaat er ook om hoe wij dadelijk met de kilometerprijs vooruit kunnen. Ik zie de mondhoeven van de heer Aptroot bewegen, maar ik wil hem niet uitlokken.

De heer **Aptroot** (VVD): U komt er niet meer uit, maar dat vind ik prima.

Minister **Eurlings**: Het gaat erom hoe we in de kilometerprijs voldoende mogelijkheid krijgen om over te gaan tot spitstarief. Daarvoor biedt dit de mogelijkheid.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat weet ik niet, want u kent uw tarieven. Die ken ik nog niet. Ik weet niet precies waarop Anders Betalen voor Mobiliteit uitkomt. Waar we uiteindelijk landen, zal ook afhangen van het Kamerdebat. Daar wil ik dus even van abstraheren. Ik probeer te snappen

wat uw plan B is als antwoord op bezwaren tegen het amendement-Blokland, dat die relatieve norm maximeert op 500%.

Minister Eurlings: Ik snap de vraag. Ik ga eerst terug naar de vorige vraag. Het is niet plus 50%. Het spitstarief is maximaal anderhalf keer zoveel als wat de totale doorgerekende infrakosten zouden zijn, die wij dus nu totaal niet heffen. Anderhalf keer daar bovenop dus. Dat is dus meer dan wanneer je zou zeggen: we slaan nu om wat we omslaan en dan doen we vijf keer zoveel. Dit is beduidend meer, omdat het uitgaat van de totale doorrekening en dan nog eens anderhalf keer daarbovenop. Omdat de Raad deze keer toch niet besluitvormend is, maar een debat, stel ik voor dat ik de Kamer er nader schriftelijk over informeer. Ik zal alles nog eens uit en te na uitleggen. Wat ik nu echt wil meegeven, is dat wij oprecht proberen om materieel hetzelfde te bereiken als wat wij hier eerder hebben gezegd en wat wij met het amendement-Blokland willen bereiken. Daar gaat het om. Alleen de heffing moet anders zijn, en dan kom je uit op iets andere wetmatigheden. Er zit inderdaad een anker in, maar het anker kan net het verschil maken voor de meerderheid. Ik kom er dus graag schriftelijk op terug, als de heer Vendrik me dat toestaat. Ik zal in het debat zeggen dat 100% – 500% gewoon de lijn was waarop wij hebben ingezet, en dat wij bereid zijn om het voorstel in die richting te doen als wij een meerderheid krijgen. Dan is ook duidelijk wat onze eerste lijn was, en dat het de tweede lijn is om een meerderheid te krijgen. Ik zal aftasten of ik een mogelijkheid zie om tot die meerderheid te komen, waarbij de congestierugval belangrijk kan zijn. Ik heb geprobeerd zo open mogelijk te zijn over het krachtenveld.

De heer Vendrik (GroenLinks): Ik vind het eerlijk gezegd nogal wat. Ik snap dat er ruimte is omdat de Raad op dit punt niet besluitvormend zal zijn, maar wij controleren hier de positie die de minister zal innemen in het debat. Hij wil ook niet elke keer van positie wisselen. Ik probeer echt te doorgronden wat de minister nu als mogelijk nieuw Nederlands voorstel gaat inbrengen. Dat vind ik nogal wat. Ik wil over dit punt echt even kunnen nadenken. Uiteraard is het heel fijn als de minister hierop nog uitgebreid schriftelijk terugkomt. Wat is zijn eigen voorstel en wat is hierover in de Transportraad gewisseld? Daarover zullen wij de volgende keer graag debatteren, maar ik vind het wel een forse handicap om hier verbaal een nieuw plan van de minister te horen dat toeziet op een heel gevoelig onderdeel van de Eurovignetrichtlijn, en daar op dit moment genoeg mee te nemen. Dat vind ik wel een handicap. Ik wil daarom zo direct ruggespraak hebben met de collega's die meeluisteren via de paal.

Minister Eurlings: Dat kan ik mij goed voorstellen, maar ik wil nog één ding meegeven. Het is niet zozeer een nieuw punt dat wij innemen. Ik heb zelf eerder de 100% en de 500% geïntroduceerd. Ik had ook 100% en 400% kunnen zeggen, of 100% en 600%. Wij wilden de ruimte hebben om de discussie over het spitstarief aan te kunnen gaan. Wij zagen dat de ruimte die gegeven was echt te beperkt was. Ik ben zelf gekomen met 500%. Ik had ook een ander percentage kunnen noemen, maar het gaat niet om de details. Het gaat erom dat je de ruimte krijgt. Vanuit de huidige situatie, als we het gewoon omslaan, biedt het voorstel zelfs twee keer zoveel mogelijkheden als de oude regel. De Kamer kent de principes van de kilometerbeprijzing. Dat wil ik meegeven. Ik probeer gewoon materieel dezelfde flexibiliteit te verkrijgen om er straks vrijelijk in Nederland over te kunnen beslissen en niet de situatie te krijgen dat Europa ons straks de kaders aangeeft. Ik wil die kaders zo breed mogelijk krijgen, zodat wij hier zelf vrij zijn om met de sector en het veld de beslissing te nemen. Het gaat niet om 400% of 500%; het gaat erom dat de kaders breed genoeg zijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ja zeker, dat snap ik heel erg goed. De relatie tussen dit dossier en Anders Betalen voor Mobiliteit ga ik niet leggen, want die kan ik niet voorzien. Dat zien we later wel. Ik beoordeel dit voorstel op zijn eigen merites en daarbij is voor mij maatgevend dat het Europees Parlement het voorstel van Blokland heeft gesteund. Dat heeft nu een meerderheid in het Europees Parlement. Degenen in de Europese Raad die hier nee tegen gaan roepen, zullen met een verhaal moeten komen. Ik vind het eerlijk gezegd vreemd dat de minister hier feitelijk aan de Kamer de ruimte vraagt om af te wijken van het voorstel van Blokland, waar hij het oorspronkelijk mee eens was en waarmee het Europees Parlement onlangs ingestemd heeft. Ik vind dat raar. Ik vind het tamelijk vreemd dat er vervolgens een plan B op tafel komt dat de ruimte voor differentiatie, voor zover ik kan zien, wel degelijk beperkt ten opzichte van wat Blokland voorstelt, anders zie ik de *raison d'être* van het voorstel niet. Ik zie de politieke noodzaak niet onmiddellijk. De minister stuurt wel degelijk aan op een verdere beperking van de mogelijkheid tot differentiatie ten opzichte van wat het Europees Parlement bij meerderheid heeft besloten. Zo ver ben ik nog niet.

Minister **Eurlings**: Ik denk echt dat de vrees van de heer Vendrik niet terecht is. Ik heb aan de andere kant van het verhaal gezeten wat betreft procedures en conciliatie. Als je als Europees Parlement een stevige positie hebt, moet je de slag met de Raad aan en dan moet je het heel goed spelen wil je een behoorlijk gedeelte van je punten overeind houden. Ik druk me nog heel positief uit. Het is een geweldige struggle, waarin je probeert om iets van je markante punten te behouden, ook in het eindspel. Dat is echt een spel van machten en het is een ander staatsrecht dan in Nederland. Het is officieel natuurlijk niet eens staatsrecht. Ik vraag daarvoor aandacht. Als het amendement, dat wij zelf hebben ingestoken en waar wij zelf helemaal voor zijn, het Parlement haalt, wil dat niet zeggen dat je het daarmee binnen hebt. Ik heb zojuist verteld wat de reden is. Mensen zijn bang: wat is straks die 100% en wat gaat er allemaal gebeuren? Men wil een objectief ijkpunt hebben van de basis. Wij hebben het gevoel dat dat een verschil kan maken. Dat is heel moeilijk, want er is nog nauwelijks enige steun.

Als extra geruststelling wil ik de heer Vendrik meegeven dat mijn verhaal in de Transportraad zal beginnen met de opmerking dat wij 100% tot 500% willen. Dat is onze positie. Als het comfort kan bieden en het de meerderheid kan verruimen, kunnen wij ons een andere sleutel voorstellen. Ik zeg dat vanuit de feitelijkheid dat voor de 100% tot 500% nul komma nul support is in de Raad. Het is iets anders als het in de Raad een kwestie is van 49% en 51%. Dan kan het Europees Parlement bij de conciliatie gemakkelijk doordrukken door te zeggen: bij jullie was het ook fiftyfifty. Als ik echter vrijwel alleen sta, zal dat niet het punt zijn waarop het Parlement zijn winst gaat halen. Daar ben ik bevreesd voor. Dit zal een van de eerste punten zijn die straks vallen omdat de Raad er mordicus tegen is. Daarom probeer ik pragmatisch om de posities van de Raad te veranderen. Ik heb het amendement zelf ingestoken, dus ik wil in de raad zeggen: dat is onze positie, maar we kunnen misschien zo en zo als dat de support kan vergroten. Dat is mijn oprechte insteek; niets meer en niets minder. Ik heb al gezegd dat het vanuit de feitelijkheid van nu de kaders voor ons zelfs verruimd. In een heel andere situatie zijn de kaders misschien net wat nauwer, maar in beide situaties zijn ze ruim genoeg voor ons om vrijelijk onze keuzes te maken. Daar ging het om: voldoende ruimte om zelf te kunnen kiezen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik zou graag op het andere punt ook nog een antwoord willen. Handhaaft de minister inderdaad zijn positie over het opnemen van de externe kosten van congestie?

Minister Eurlings: Op dat punt zullen wij waarschijnlijk niet tot elkaar komen; dat zeg ik heel realistisch. In de andere grondslagen zouden we altijd bij € 0,55 per kilometer kunnen komen. Zo ruim is de marge in Europa. Je komt dan al op drie keer Maut en nog meer. Wij vinden het in het beeld van de gouverneur van Karinthië een groot risico om de ruimtes nog verder op te rekken. Ik heb wel gezegd dat ik een terugvaloptie heb als ook hier de meerderheden anders liggen. Dan zeg ik: ja, maar alleen als het ook wordt gedaan voor personenauto's. Dan zal men in Karinthië de eigen kiezers vet moeten gaan belasten op hun personenauto en dat vind ik wel een prettige rem op excessen. De heer Vendrik zit daar anders in, omdat hij minder een probleem ziet in die heel hoge kosten dan ik. We moeten daarin gewoon reëel zijn. Ik denk dat wij elkaar hierin niet zullen vinden.

De **voorzitter:** We zijn gekomen aan het eind van dit AO. Als iemand mocht overwegen een VAO aan te vragen, laat ik dat aan de desbetreffende persoon zelf over om dat te regelen in de plenaire zaal.

Toezeggingen

- De minister doet de Kamer een toelichting toekomen op het voorstel dat hij in de Transportraad heeft ingebracht als alternatief voor de verhouding 1:5 tussen het basistarief en het spitstarief van de infrastructuurheffing in de Eurovignetrichtlijn.
- De minister bericht de Kamer over het resultaat van zijn overleg met de spoorsector over de implementatie van de Europese verordening betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.
- De minister doet de Kamer een toelichting toekomen op de redenen waarom een Europese vrijstelling van de rij- en rusttijdenverordening voor deelnemers aan truckerruns juridisch niet mogelijk is.
- De minister bericht de Kamer over de activiteiten die hij bilateraal ontplooit om ervoor te zorgen dat andere Europese lidstaten de vrijstelling van de rij- en rusttijdenrichtlijn voor Nederlandse deelnemers aan truckerruns respecteren.
- De minister komt schriftelijk terug op de vragen van het lid Roemer over de verhouding tussen de Nederlandse APK en de Europese APK-richtlijn en de systematiek die de RDW wil ontwikkelen voor keuringen van Nederlandse auto's in andere Europese lidstaten.
- De minister zal tijdens de Transportraad andere lidstaten oproepen maatregelen te nemen ter bescherming van chauffeurs in loondienst tegen mogelijk misbruik door transporteurs van de uitzondering voor zelfstandige beroepschauffeurs (zzp'ers) van de arbeidstijdenrichtlijn, en zal de Kamer berichten over de reacties daarop.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken
Waalkens

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat
Sneep