

Vergaderjaar 2017–2018

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 679

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 december 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 22 november 2017 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2017 met de geannoteerde agenda Transportraad 5 december 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 673);**
- **de brief van de Europese Commissie d.d. 14 november 2017 met het verslag van een politieke dialoog over het EU-mobiliteitspakket (Kamerstuk 34 734, nr. 16);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 november 2017 met het verslag van de informele Transport- en Energieraad van 20–21 september 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 671);**
- **de vijfde overzichtsbrief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 juli 2017 inzake dieselfraude (Kamerstuk 31 209, nr. 214);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 september 2017 inzake de toezegging over een gelijk speelveld voor de Nederlandse zeehavens in het algemeen en de Rotterdamse haven in het bijzonder (Kamerstukken 34 003 en 31 409, nr. 27);**
- **het EU-voorstel d.d. 9 november 2017 inzake schone en zuinige voertuigen COM (2017) 653 (Engelstalige versie);**
- **het EU-voorstel d.d. 9 november 2017 inzake gecombineerd goederentransport COM (2017) 648 (Engelstalige versie);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 3 november 2017 met het fiche: Herschikking verordening passagiersrechten spoor (Kamerstuk 22 112, nr. 2419);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 november 2017 inzake een correctie in de beantwoording in het verslag van een schriftelijk overleg over het EU-mobiliteitspakket (Kamerstuk 34 734, nr. 18);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2017 met de antwoorden op vragen van de**

- commissie over het EU-mobiliteitspakket (Kamerstuk 34 734, nr. 17);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2017 inzake het overzicht wegbeprijzing en wegenbelastingen die in de buurlanden worden gehanteerd (Kamerstuk 21 501-33, nr. 674).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Azmani

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Tijdink

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder en Sienot,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.00 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag. Hartelijk welkom bij deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Een speciaal welkom aan onze nieuwe Minister van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Cora van Nieuwenhuizen Wijbenga. Ze heeft eerder in het parlement gezeten en komt nu op deze manier terug. Van harte welkom. We zijn allemaal heel benieuwd naar uw eerste optreden. Een aantal collega's uit de Kamer zal u een aantal vragen stellen. Op dit moment zijn dat de heer Dijkstra van de VVD, de heer Von Martels van het CDA, de heer Sienot van D66, de heer Laçin van de SP en mevrouw Kröger van GroenLinks. De leden weten inmiddels dat ze vier minuten hebben voor hun inbreng. Ik zal in eerste instantie twee onderlinge interrupties toestaan. Ik kan me voorstellen dat de Minister straks, nadat zij al uw vragen heeft ontvangen, nog even kort wil schorsen. We willen graag om 18.00 uur klaar zijn met dit algemeen overleg.

Ik wil dus snel van start gaan, en wel met de heer Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Welkom, Minister en ondersteuning. Als nieuwe woordvoerder mobiliteit vraag ik bij de onderwerpen op de agenda altijd: wat willen we, voor wie doen we het, kan ik het uitleggen, hoe valt het bij de werknemers en bedrijven in de transportbranche en wat betekent het voor je als je in deze sector werkt? Volgens mij draait het, heel simpel, om efficiënt, veilig en op tijd goederen en mensen van A naar B krijgen, binnen Europa en het liefst zo makkelijk en zo schoon mogelijk, zodat onze economie ervan kan profiteren dat onze winkels vol liggen met verse, mooie producten en zodat we banen hebben waar mensen trots op zijn, zonder rompslomp, zonder betutteling en zonder overlast.

Het moet dus ook veilig. In dat verband schrok ik wel van het aantal van 1.325 illegale inklimmers, mensen die naar Engeland willen en in vrachtwagens klimmen, in de periode augustus 2016 tot augustus 2017. Neemt dat aantal nou toe of af? 1.325 illegale inklimmers in onze vrachtwagens. Hoe is de bescherming van onze truckers, onze truckchauffeurs geregeld? Is er een meldsysteem? En is dat op orde? Graag een reactie van de Minister.

Om de groeiende stroom aan goederen te kunnen blijven vervoeren, is het belangrijk dat we onze verbindingen op orde houden. De VVD wil daarin blijvend investeren. De VVD is daarbij voor een gelijk speelveld, internationaal. Dat is van groot belang, want we zijn geen eiland. Onze zeehavens, luchthavens, transportbedrijven én de brainports en greenports zijn van vitaal economisch belang om te opereren op een internationale gelijke markt.

Ik kom op de scheepvaart. De verduurzaming van de internationale scheepvaart verdient onze aandacht. Vergroening in die sector kan een heel belangrijke bijdrage leveren aan het terugdringen van de uitstoot in de transportsector. Het zou mooi zijn als ook biobrandstoffen als een soort opt-in kunnen meetellen voor het aandeel hernieuwbare energie die we moeten behalen. In de luchtvaart is dat al het geval. Waarom niet in de

scheepvaart? Kan de Minister aangeven of dit op hetzelfde niveau ook mogelijk kan worden voor de internationale scheepvaart?

Ik heb het verzoek aan de Minister om te zorgen voor een gelijk speelveld voor onze zeehavens. Er is een zogenaamde algemene groepsvrijstelling. Dat is een ruimte die de Europese Commissie ons biedt. Is de Minister dat van plan, zodat we onze havens net zo kunnen behandelen als men in het buitenland doet?

Ik kom op mobiliteit. De insteek van nieuwe regelgeving is om een efficiënte bescherming te bieden tegen, ook hier weer, ongelijke praktijken en zelfs subsidiëring van luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Ik heb gelezen dat Nederland op dat punt handhavend wil kunnen optreden tegen luchtvaartmaatschappijen van buiten de EU die oneerlijk concurreren. Blijkbaar hebben we onvoldoende instrumenten in handen om te handhaven. Wat bedoelt de Minister daarmee? Wij zijn voorstander van een gelijk speelveld en van een betere bescherming van de belangen in de luchtvaart, maar dat kan ook via bijvoorbeeld bilaterale luchtvaartverdragen. Zo wordt momenteel onderhandeld met de Golfstaten over wijziging van verdragen. Ik wil graag weten wat op dat punt de stand van zaken is. In hoeverre doorkruist het Commissievoorstel dit proces? Wat kan de Minister hierover zeggen in relatie tot het gelijke speelveld binnen Europa voor de luchtvaart?

De Europese mobiliteitspakketten kennen heel veel details. We hebben daarop terecht een voorbehoud gemaakt. Ik wil graag de effecten van de voorstellen op de Nederlandse transportsector zien. Dat moeten we eerst onderzocht hebben, vooral als het gaat om een lastenverzwaring voor de sector en de gevolgen daarvan voor de concurrentiepositie, ook voor de kleine ondernemers. Eigenlijk maakt de Europese Commissie een soort verjaardagstaart met drie pijlers. Maar die moet je wel zorgvuldig opbouwen, want anders valt het hele bouwwerk in elkaar. Dat mist hier. Regelgeving stroomlijnen is goed, maar beperkingen opleggingen minder. Europa mag niet vergeten waarvoor het allemaal ooit bedoeld was. Een gelijk speelveld en marktontwikkeling moeten ons uitgangspunt zijn. Europa moet kansen bieden en geen administratieve lasten. Het moet niet alles tegelijk proberen te doen. Welke rol ziet de Minister voor zichzelf?

De voorzitter:

En dan zitten we alweer op vier minuten. Nog een laatste zin?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Ik heb mijn tweede termijn straks hopelijk ook nog. Ik vind dat de Minister krachtig moet uitdragen dat we zelf gaan over het beprijzen. Is zij daartoe bereid? We moeten echt kijken welke gevolgen het mobiliteitspakket heeft. Ik ben er niet tevreden over. Ik heb het idee dat Europa doorslaat, bijvoorbeeld ook wat betreft de vrachtjes onder de 500 kilo. Wat vindt het kabinet daarvan? Wat is de stand van zaken? En is de Minister ook van mening dat er ongewenste ontwikkelingen gaande zijn wat betreft het eurovignet?

De voorzitter:

Dat is een heel mooie laatste grote volzin. Ik ben coulant. Ik geef graag het woord aan de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoop niet dat de tijd direct al loopt, want eerst wil ik de Minister nog even hartelijk feliciteren met haar benoeming in deze mooie functie op een ontzettend mooi departement. Ik maak me overigens een beetje zorgen over die vier minuten, voorzitter. Tijdens het AO Spoor was mijn buurman, de heer Dijkstra, voorzitter en hij heeft mij aan het verstand gebracht dat ik ver over mijn tijd ging. Ik ga nu dus toch een poging wagen om binnen de vier minuten te blijven. Misschien moet

ik dan wel iets sneller praten dan ik eigenlijk zou willen. Maar goed, ik ga van start.

Nog maar een paar maanden geleden, om precies te zijn op 31 mei, heeft de Europese Commissie het mobiliteitspakket gepresenteerd. Maar helaas lijkt dat nu al achterhaald. Het is gemaakt toen er sprake was van overcapaciteit in het wegtransport. Nu zijn er tekorten, bijvoorbeeld aan chauffeurs. De belangrijkste motieven voor het mobiliteitspakket waren een betere handhaving, een gelijk speelveld en een betere bescherming van chauffeurs. Deelt de Minister onze mening dat de snel gewijzigde marktomstandigheden alweer vragen om een ander mobiliteitspakket? Het mobiliteitspakket betreft voorstellen voor het wegvervoer. Die kunnen worden ondergebracht bij drie pijlers: de interne markt, de sociale dimensie en wegbeprijzing en duurzaam transport. Vindt de Minister alle genoemde pijlers even belangrijk?

De **voorzitter**:

Mijnheer Von Martels, u krijgt een vraag.

De heer **Von Martels** (CDA):

O, mooi.

De **voorzitter**:

Dan kunt u even op adem komen. De vraag is van de heer Van Dijk van de fractie van de PvdA.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Mijn vraag gaat over het mobiliteitspakket. De heer Von Martels wijst op het personeelstekort, maar volgens mij heeft het mobiliteitspakket met name te maken met een gelijk speelveld en handhaving daarvan. Ik zie niet de link met de tekorten aan vrachtwagenchauffeurs op de Nederlandse arbeidsmarkt.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik was bezig met de pijlers van het mobiliteitspakket: de interne markt, de sociale dimensie en wegbeprijzing en duurzaam transport. Wat ik in het begin schetste vormt meer een inleiding voor het verhaal dat er nu wel iets is veranderd qua omstandigheden. Daar wilde ik duiding aan geven. Vervolgens benoemde ik concreet waarom het gaat in het mobiliteitspakket; dat zijn die drie pijlers. Ik wil van de Minister weten of ze alle drie de pijlers even belangrijk vindt. Of gaat ze accenten leggen en wil ze de ene met meer voorrang behandelen dan de andere?

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee verder gaat, zeg ik het volgende. Ik zie dat de vraag van de PvdA-fractie in ieder geval is beantwoord. Maar ik zie dat ook de heer Dijkstra van de VVD-fractie nog een vraag heeft. Ik geef hem graag het woord.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

De heer Von Martels weet dat we richting moeten geven. Gelukkig worden nu geen knopen doorgemaakt. Het eerste mobiliteitspakket is opgesteld in een tijd van crisis. Dat was een heel andere situatie dan we nu hebben. Hoe gaan we daarmee om, meneer Von Martels? We vinden allemaal dat chauffeurs een goede boterham moeten verdienen. We zijn van de open markt. Tegelijkertijd zie je dat zo'n pakket eigenlijk gebaseerd is op een stukje marktbescherming, in een tijd waarin er een crisis was in de vrachtsector. Hoe is de situatie nu? Kunt u daar eens op ingaan?

De voorzitter:

Ik roep alle leden op om hun vragen misschien iets puntiger en nog wat steviger en korter te formuleren, zodat we voldoende tijd hebben om elkaar ook voldoende vragen te stellen in dit AO.
Ik geef het woord aan de heer Von Martels van de CDA-fractie.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Dijkstra benoemt in ieder geval een aantal zaken die ik ook inderdaad constateer. Ik zit eigenlijk nog te kort op dit dossier om direct al met oplossingen te komen, maar ik constateer het. Ik vroeg ook aan de Minister hoe zij denkt hier vorm en inhoud aan te geven, want we zitten nu inderdaad in andere omstandigheden. Daar moeten we mee omgaan. Daarom is voor mij dan ook de vraag of er dingen moeten veranderen. Dit is op 31 mei gepresenteerd, maar de omstandigheden zijn totaal anders geworden. Wat moeten we daaraan doen? Ik heb ook een aantal voorstellen. Wat dat betreft wordt u dus op uw wenken bediend. Ik kan nu het antwoord geven, maar in het vervolg van mijn betoog kom ik ook met een aantal suggesties.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de heer Dijkstra van de VVD om te zien of hij nu een vervolgvraag heeft.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee, hoor. Het was ook bedoeld om de heer Von Martels wat ruimte te geven in de beantwoording. We zijn het erover eens dat zo'n pakket echt moet aansluiten bij de huidige tijd. Ik denk dat dat van belang is. Als het ooit is opgesteld met de beste intenties, maar vervolgens niet meer actueel is omdat de markt is veranderd, dan moet je ook flexibel kunnen zijn en kunnen bijschakelen.

De voorzitter:

Hartelijk dank voor deze interruptie, mijnheer Dijkstra. Dan gaat de heer Von Martels verder. Het is wel belangrijk om echt via de voorzitter wel of niet op de knop te drukken. Dat heeft ermee te maken dat er mensen thuis meekijken. Op het moment dat iemands microfoon aanstaat, is die persoon ook in beeld. Anders wordt het heel rommelig voor de kijkers thuis. Het is een belangrijk onderwerp dat we hier vandaag bespreken, dus ik vraag aan alle leden van de Kamer om daar ook even goed op te letten op het moment dat zij interrupties plegen dan wel geïnterrumped worden.
Ik geef graag het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Dan vervolg ik mijn verhaal. Het mobiliteitspakket brengt veel bureaucra- tisch gedoe met zich mee, dus meer regels en procedures in plaats van administratievelastenverlichting. Ik noem de belangrijkste. Er is sprake van een stijging van de administratieve lasten voor Nederlandse ondernemers door de Detacheringsrichtlijn en de aanscherping van de vergunningsverplichting. Ingewikkelde registratieprocedures worden opgelegd aan bedrijven die internationaal transport verzorgen, want ieder land houdt zijn eigen systeem.

Dan is er de verplichte uitbetaling van het minimumloon in het desbetref- fende land op basis van de Detacheringsrichtlijn. Als een chauffeur drie dagen of meer per maand in een land werkzaam is geweest, gaat hij al onder deze regeling vallen. Wij vinden dit wel heel erg ver gaan. De Detacheringsrichtlijn was toch bedoeld voor situaties waarin medewerkers voor langere tijd in een ander land werken, bijvoorbeeld in de bouwsector. In de transportsector is de wereld anders. Juist de internationale transportsector rijdt per definitie door heel Europa. Men is

dus altijd wel drie dagen in een ander land. De huidige detacheringsregeling veroorzaakt daarom veel te veel administratieve lasten. Als die ook van toepassing wordt verklaard op het wegtransport, dan brengt dat problemen met zich mee. Moeten internationale transportbedrijven straks bijhouden welk ...

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor het CDA zeggen dat de Detacheringsrichtlijn heel veel administratieve rompslomp met zich meebrengt. Maar is het CDA dan niet van mening dat ook Oost-Europese chauffeurs die langer dan drie dagen hier rijden volgens ons minimumloon betaald zouden moeten worden? Is het CDA een andere mening toegedaan?

De heer **Von Martels** (CDA):

Nee, ik geef alleen maar aan dat regelgeving, als we die optuigen, wel efficiënt en niet overbodig moet zijn. Dat is alleen maar jammer. We moeten regelgeving zo efficiënt mogelijk inrichten. Daar richt mijn kritiek zich met name op. Er lijkt momenteel sprake van te zijn dat dit niet gebeurt. Daar houd ik dus een pleidooi voor.

De **voorzitter**:

Helder. Wil de heer Laçin een vervolgvraag stellen aan de heer Von Martels?

De heer **Laçin** (SP):

Zeker. Ik ben blij om te horen dat gelijk loon voor gelijk werk ook voor jullie het uitgangspunt is. Wat is dan het alternatief voor het CDA? Als deze Detacheringsrichtlijn te veel administratieve rompslomp met zich meebrengt, welk alternatief stelt u dan voor?

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat betekent ook: in gesprek gaan met de sector. Want de sector geeft ook aan dat ze daar problemen mee hebben. Ik wil niet zeggen dat het in de praktijk verlamd werkt, maar men ziet vaak het nut van de regels niet. Het zou de sector heel wat waard zijn als we met hen goede gesprekken zouden gaan voeren over de vraag hoe je de regels zo efficiënt mogelijk kunt instellen. Dat probeer ik naar voren te brengen. Dat zal iedereen ook onderschrijven, denk ik. Het moet efficiënt geregeld worden en het moet niet leiden tot frustraties en een gevoel dat men het belang niet ziet van bepaalde regels. Die extra administratieve lasten zijn voor ondernemers gewoon dusdanig vervelend en frustrerend dat men op een gegeven moment zegt: dat kan anders. Daar is het voor bedoeld.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels vervolgt zijn betoog.

De heer **Von Martels** (CDA):

De huidige cabotageregeling is zo dat na iedere internationale beladen rit door drie cabotageritten binnen ... O, dat had ik al gehad. De Europese Commissie wil nu een verruiming van de cabotagemogelijkheden na het vijf dagen onbeperkt uitvoeren van buitenlandse ritten. Wij vinden dat wel een goede vervolgregel. Verdere verruiming levert een bijdrage aan het oplossen van de schaarste in het wegvervoer door het groeiende chauffeurstekort.

Het CDA is voorstander van het uniformeren van regelingen rondom het betalen naar gebruik van voertuigen. Natuurlijk gaat ieder land daar zelf over, maar als een land daartoe overgaat, dan moeten we wel allemaal hetzelfde systeem gebruiken. Het uniformeren van beprijzingsbepalingen voor alle voertuigen is wel goed. Ook de transportsector is daar een voorstander van, zo heb ik mij laten vertellen. Het is altijd aan de lidstaten

zelf of zij ook daadwerkelijk over willen gaan op een dergelijke systematiek van belastinginning.
Ik ben nu bij de zeehavens beland.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Von Martels (CDA):

Daarom heb ik iets overgeslagen. Ik kom nu even op dat laatste kopje. Dat gaat over de Nederlandse zeehavens. Daarover staat in het regeerakkoord heel duidelijk: «Een herbezinning op de kostentoe rekening van de infrastructuur moet ervoor zorgen dat de Nederlandse havens weer een gelijke uitgangspositie krijgen ten opzichte van havens in de buurlanden.» Hoe en met welk tempo gaat de Minister inhoud geven aan de afspraken in het regeerakkoord? Dat is mijn laatste vraag.

De voorzitter:

Dan bent u echt wel heel mooi binnen de tijd gebleven. Mocht u straks dus nog een interruptie hebben, dan ben ik daar wat coulanter mee. Dan ga ik nu door naar de D66-fractie. Ik geef de heer Sienot graag het woord.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Om te beginnen zou ik graag aansluiten bij de vragen van de heer Dijkstra van de VVD over de zeehaven en de luchtvaart. Verder werd Nederland vorige week tijdens de klimaattop in Bonn bedolven onder de complimenten en bewondering voor het groenste regeerakkoord ooit. Dat hebben de andere landen goed gezien, want ons land is in beweging. Met het regeerakkoord onder de arm zijn wij op weg naar het behalen van de klimaatdoelen in Parijs. We gaan werk maken van duurzame en slimme mobiliteit. Maar alleen komen we er niet. Daar hebben we ook andere landen voor nodig. Daarom moeten we afspraken maken op Europees niveau. Dat weet de Minister vanuit haar verleden maar al te goed. Het is prijzenswaardig dat de Europese Commissie wereldleider wil blijven op het gebied van schone en innovatieve mobiliteit.

Een van de prijzenswaardige voorstellen die daartoe moeten leiden en die nu op tafel liggen, is het beprijzen van wegvervoer, de derde pijler van het EU-mobiliteitspakket. D66 is voorstander van het principe «de vervuiler betaalt». Maar om te voorkomen dat er een lappendeken ontstaat van allerlei nationale wegbeprijzingssystemen, waarbij buitenlandse weggebruikers soms gediscrimineerd worden, moet er goed gekeken worden hoe dit het eenvoudigst en meest praktisch geregeld kan worden. Net als het CDA wil ook mijn fractie daarom dat er een uniform Europees systeem komt. Daarmee houden we het systeem voor iedereen eerlijk, voorkomen we haperende systemen aan de grens en zullen automobilisten hun afslag niet missen omdat zij door alle tolstickers op hun voorruit de verkeersborden niet kunnen lezen. Die afslag naar schone mobiliteit, daar moet de Nederlandse regering wat ons betreft op aansturen in de EU. Kan de Minister aangeven wat de Nederlandse inzet zal zijn bij de onderhandeling over wegbeprijzing?

Verder zou ik graag willen horen wanneer zij met haar beoordeling komt ten aanzien van het huidige mobiliteitspakket. Ik kan me namelijk zo voorstellen dat haar standpunt wat dit betreft afwijkt van dat van haar voorganger, die in een ander kabinet zat. Ook daarop krijg ik graag een reactie.

Voorzitter. Twee weken geleden is er een voorstel gekomen over nieuwe Europese CO₂-uitstootnormen. Dit voorstel is in de ogen van D66 niet uitdagend en ambitieus genoeg. Met deze plannen zal 80% van de nieuw verkochte wagens in 2030 nog steeds een verbrandingsmotor hebben, terwijl mijn fractie en dit kabinet juist streven naar 100% emissievrije

auto's die de showroom verlaten. Autofabrikanten komen er met dit voorstel wel heel makkelijk vanaf. Dat valt niet te rijmen met de Europese doelstelling om wereldleider te blijven op het gebied van schone mobiliteit. Kijk naar China. Daar worden autofabrikanten nota bene verplicht om voor een deel elektrische auto's te produceren. Wij denken dat de Europese Commissie kansen laat liggen, kansen voor onze industrie en kansen op een schoon klimaat. Ik zou daarom van de Minister graag de toezegging krijgen dat zij zich op Europees niveau inspant om de Europese ambities zo veel mogelijk te laten aansluiten bij de geweldig groene ambities van dit kabinet.

Ik rond af, mevrouw de voorzitter. De Europese Raad stuurt aan op conclusies over de digitalisering van de transportsector. Voor D66 is het logisch dat digitalisering een veel grotere rol in het dagelijkse verkeer gaat spelen dan nu het geval is. Niet alleen weggebruikers zelf, maar ook de wijzen waarop of de vervoermiddelen waarin zij zich verplaatsen, zullen meer met elkaar gaan communiceren. Dat biedt grote mogelijkheden voor de verkeersveiligheid, voor verduurzaming en voor het naadloos op elkaar laten aansluiten van verschillende manieren van vervoer. Maar het brengt ook uitdagingen, op het gebied van databeveiliging, potentiële cyberaanvallen, waarborgen van privacy. D66 wil dat de privacy gewaarborgd blijft, dat data wordt beschermd en dat burgers de bewuste eigenaar blijven van hun data. Het ontbreekt op dit moment aan politieke, juridische en strategische analyses van de complete vrijheid van data in het weg- en personenvervoer. Daarom hoor ik graag van de Minister hoe zich dit volgens haar verhoudt tot het voornemen om vrijheid van data als vijfde EU-vrijheid te benoemen.

Tot slot, voorzitter. Heel veel succes en wijsheid voor de Minister op voor haar letterlijk bekend terrein. Ik ben benieuwd naar haar reactie. Dank u.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb de volgende vraag aan collega Sienot. Hij wil dat de Minister zich in Europa gaat inzetten om dat emissievrij rijden in 2030 mogelijk te maken. Voor welke concrete maatregelen zou hij willen zien dat de Minister zich in Europa hard gaat maken?

De heer **Sienot** (D66):

Ik denk dat er altijd verschillende maatregelen mogelijk zijn. Om nou meteen één maatregel vast te pinnen... Waar het om gaat is dat er een ambitie ligt van dit kabinet om in 2030 100% emissievrij te zijn. Wij zien dat op dit moment nog steeds 80% de winkels of de showrooms verlaat met een brandstofmotor. Dat moeten we veranderen. Over hoe je dat kunt veranderen, wil ik niet al te voorschrijvend zijn, want met 28 landen is het al druk genoeg. Ik denk wel dat het zaak is dat we de ambities op Europees niveau stevig gaan aanscherpen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als ik het goed begrijp, zegt u dat het er met name om gaat dat Nederland zich voor ambities inzet in Europa, maar niet zozeer voor concrete maatregelen zoals bijvoorbeeld uniformiseren van milieuzones, waar we het eerder over hadden, of de verkoop van Europees elektrisch vervoer vergemakkelijken of strengere handhaving van al dat gedoe rondom sjoemeldiesels. Ik noem er gewoon maar even drie.

De heer **Sienot** (D66):

Dat zijn natuurlijk tal van interessante terreinen. Ik zou daar laadpalen aan toe willen voegen, ook heel belangrijk. Je moet er niet aan denken dat je hier aan een laadpaal hangt en dat je in België aan een andere moet

hangen. Dus je kunt op tal van terreinen ervoor zorgen dat we die emissievrije auto's in 2030 bereiken. Op dit moment zijn de ambities van de Europese Unie te slap en dat zal ertoe leiden dat er ook te slappe maatregelen komen. Het begint met ambitie, gevolgd door heldere maatregelen op terreinen die relevant zijn en die in het land een impact kunnen hebben. Ik wil dat niet voorschrijven, maar de Minister kan daar goede afspraken over maken.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank voorzitter. Allereerst wil ik de nieuwe Minister feliciteren en haar succes wensen. Het beleid dat we hier met elkaar vaststellen, heeft vaak direct invloed op inwoners, werknemers en ondernemers in Nederland. Ik hoop dat de nieuwe Minister goed zal luisteren naar hen. Anders kan zij erop vertrouwen dat ik haar daar de komende periode bij zal helpen. Er is al heel veel gezegd over de havens en de luchtvaart. Ik ben benieuwd naar de beantwoording van de Minister daarop. Ik wil het graag hebben over de aanvullende reeks voorstellen van het mobiliteitspakket en dan specifiek de voorstellen over het busvervoer. Ik zal het hebben over het streekvervoer, over terminaltoegang, cabotage en handhaving en dan nog een laatste opmerking over luchtvaart.

Ik begin met een opmerking over de aangenomen motie van Van Dijk en de Van Dijk die hier zit, waarin de regering wordt opgeroepen om in Europees verband te bepleiten dat de herziene Detacheringsregeling ook geldt voor de transportsector. Wat heeft uw voorganger op dit vlak al gedaan en wat gaat deze Minister doen om dat voor elkaar te krijgen? Dan het streekvervoer. Met de nieuwe voorstellen kunnen commerciële partijen binnenlandse diensten gaan aanbieden. Mijn partij ziet daarin een groot risico voor het streekvervoer, want wat als straks een partij tijdens de spits een dienstregeling tussen Groningen en Maastricht gaat aanbieden en die vooral gaat rijden via rendabele streekroutes? Het kan toch niet zijn dat via een dergelijke constructie het streekvervoer nog verder onder druk komt te staan? Is de Minister bereid om zich tegen deze ongewenste ontwikkeling te verzetten?

Met de nieuwe regels moet het voor commerciële partijen mogelijk worden, met hun bussen op reguliere busstations te komen. In mijn stad Rotterdam is het bijvoorbeeld nu nog zo dat internationale busdiensten vanaf een metrostation buiten de stad rijden of helemaal aan de zijkant van het station komen te staan. Ook kunnen nu nog via de APV aanvullende regels gesteld worden, zodat de maatschappij die het vervoer via een concessie heeft gekregen, ook de prominente plek krijgt die ze verdient. Moeten we er straks rekening mee houden dat dit niet meer kan? Dan cabotage en handhaving. Er zijn heel veel opmerkingen gemaakt over het eerste deel van het EU-mobiliteitspakket, gericht op vrachtwagens en vrachtverkeer. Volgens de nieuwe richtlijn moet het straks mogelijk zijn om met bussen te caboteren, waarbij zelfs excursies niet worden uitgesloten. Moeten we ons straks voorstellen dat een busmaatschappij landarbeiders uit het buitenland naar het Westland brengt om vervolgens hop-on-/hop-offdiensten in Den Haag te gaan aanbieden, vraag ik aan de Minister. Ook heb ik niet kunnen lezen of er een maximum aan het aantal cabotageritten wordt gesteld, zoals bij het vrachtvervoer op de weg wel is gedaan. Kan de Minister onze zorg hierover wegnemen of ons vertellen wat zij gaat doen om dit soort praktijken te voorkomen?

Ten slotte het belangrijkste onderdeel van de cabotageregels: de handhaving. De ILT is ernstig onderbezet en fysieke handhaving is daarom vrijwel onmogelijk. Gaat de Minister extra middelen vrijmaken zodat

cabotageregels ook in het vrachtverkeer goed gehandhaafd kunnen worden en wij een einde kunnen maken aan de wantoestanden op de weg?

Ten slotte, voorzitter, de luchtvaart. De Europese Commissie wil graag een gecoördineerde aanpak...

De voorzitter:

U heeft daar nog een halve minuut voor.

De heer Laçin (SP):

... van staatsgesteunde carriers. De SP juicht dit van harte toe en vraagt de Minister of dat ook geldt voor staatssteun die wordt gegeven door bijvoorbeeld geen btw te heffen op kerosine en vliegtickets. Daarnaast vraag ik de Minister of zij zich bij dit voornemen ook hard gaat maken voor meer ruimte vanuit Europa om nationaal aanvullende regels te stellen voor welk soort carriers we ruimte geven op onze luchthavens. Het aantal lowcostcarriers op Schiphol is gegroeid naar ruim 20%, terwijl dat percentage op andere luchthavens veel lager ligt: Londen 2%, Frankfurt 4% en Parijs 12%. Waarom lukt het daar wel en hier niet? Hoewel het Besluit slotallocatie ruimte biedt voor nationaal aanvullende regels, hebben we bij de problemen met Air British Cargo en andere all-cargo vrachtluchten steeds moeten horen dat het stellen van aanvullende regels vanuit Europa niet mag. Dit heeft uiteindelijk grote consequenties voor de Nederlandse werkgelegenheid.

De voorzitter:

Mijnheer Laçin, u heeft heel mooie lange zinnen en ik denk steeds: wanneer komt nou die punt of die komma?

De heer Laçin (SP):

Dit is mijn laatste zin: ik hoor hierop graag een reactie van de Minister. Daarmee sluit ik ook af.

De voorzitter:

Heel goed. Er zijn volgens mij ook nog een aantal interrupties voor u. De eerste is van de heer Dijkstra van de VVD-fractie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik begreep het voorbeeld van de heer Laçin niet over die bus. Die bus die rijdt. Je hebt natuurlijk je reguliere diensten, maar hij had het ook over bussen die stoppen bij metrostations. Ja, daar stappen mensen in en uit en die gaan van A naar B. Dat is toch mooi? Dat is toch juist de bedoeling van transport, dat je van A naar B kan op een manier die je zelf kiest? Wat is daar nu mis mee? Bent u nu actief voor de buschauffeur of bent u actief voor de reiziger? Waar zit het?

De heer Laçin (SP):

Mijn voorbeeld richt zich specifiek op een busdienst die extra wordt aangeboden naast de bestaande busdiensten. Ik gaf het voorbeeld van Groningen–Maastricht. Als een bepaald bedrijf zonder regels en zonder randvoorwaarden daarop kan inzetten, dan zorgt dat voor extra concurrentie voor het bestaande streekvervoer dat bijvoorbeeld door een concessie is verkregen. Als wij daarvoor alle deuren open gaan gooien, dan komen de arbeidsvoorwaarden daardoor onder druk te staan en krijg je ook te maken met verschillende busdiensten en busmaatschappijen, die ook verschillende in- en uitcheck- en betaalmethodes hanteren. Dus natuurlijk zet ik mij in voor die buschauffeur en ook voor die reiziger, maar de vergaande marktwerking die nu wordt voorgesteld, brengt ook gevaren met zich mee. Daarom adresseer ik ook deze vraag aan de Minister.

De voorzitter:

En er is een vervolgvraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In de stukken lees ik juist dat de Europese Commissie zegt dat het bustransport internationaal, maar ook tussen steden, een heel goede, milieuvriendelijke en efficiënte manier is om mensen veilig van A naar B te brengen. Eigenlijk hoor ik meneer Laçin hier bepleiten dat we dat vooral niet moeten doen, dat we regels moeten opstellen zodat dat niet meer kan en dat de reiziger er eigenlijk niet toedoet. Het is volgens mij juist zo dat er vraag is naar concurrentie. Hoe ziet meneer Laçin dat? Want hij is dus eigenlijk alleen maar bezig met het beschermen van bestaande belangen en hij kijkt niet vooruit naar de toekomst, waar gewoon behoefte is aan dit soort diensten.

De heer Laçin (SP):

Wij kijken zeker ook naar de toekomst. Daarin staat de reiziger centraal, maar ook de concessies die zijn verleend. Een maatschappij schrijft zich in en wint die concessie; dan moet ze er voor de overeengekomen periode ook van uit kunnen gaan dat die lijn voor haar bestemd is en blijft. Dat daar uit het niets nog twee, drie andere aanbieders komen, is geen onderdeel van die concessie. Het is voor de reiziger ook niet per se altijd een voordeel, omdat er ook verschillende betaalmethodes worden gehanteerd, en er een teveel aan busdiensten aangeboden kan worden. En dat is ook niet altijd even groen. Als bussen leeg gaan rijden, dan is dat niet groen te noemen volgens de SP.

De voorzitter:

Volgens mij wilde ook de heer Van Martels een interruptie plaatsen.

De heer Von Martels (CDA):

De vraag is beantwoord.

De voorzitter:

Dan gaan we door met mevrouw Kröger van de fractie van GroenLinks. Ik geef haar graag het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik wil de nieuwe Minister feliciteren in het midden van onze commissie. Ik heb een aantal punten over de trein, over sjoemeldiesels en over het mobiliteitspakket. De klimaatconferentie in Bonn maar ook het onderzoek van professor Peeters dat vorige week uitkwam, maken wederom duidelijk dat de luchtvaart eerder moet krimpen dan groeien. Dat betekent dat we in de toekomst voor Europese bestemmingen de trein pakken. Maar de treinreiziger wordt op dit moment veel minder goed bediend dan de luchtvaartreiziger: van een schrijnende ongelijkheid in belastingheffingen en het veel lastiger boeken van internationale tickets tot de rechtsbescherming van reizigers die te maken krijgen met vertragingen of andere problemen. Dit wordt gelukkig door de Commissie erkend, maar ze doet nog geen concreet voorstel om dit op te lossen. De inspanningsverplichting waar de Commissie op mikt, is onvoldoende. Wij willen heel graag dat de Minister namens Nederland zich ervoor inzet dat de rechtspositie van de treinreiziger minstens even sterk wordt als die van de luchtreiziger. Is de Minister hiertoe bereid? Verder wordt het ook tijd dat er niet alleen een geharmoniseerd Europees ticketsysteem komt, maar dat dit ook aansluit op het ticketsysteem voor vliegtickets, zodat reizigers bij niet-rechtstreekse vluchten ook deelalternatieven voor de trein krijgen. Wil de Minister hierover in gesprek met haar Europese collega's?

Dan sjoemeldiesels. Er zijn veel loopholes, uitzonderingen, waardoor in Nederland nu voor slechts twee modellen wegens strafbare feiten het OM wordt ingeschakeld. Als ik de Minister goed begrijp, rijden er in Europa dus tientallen modellen rond, misschien wel miljoenen auto's, die legaal grote hoeveelheden luchtvervuiling produceren omdat dit beter is voor de motor. Klopt dit? En wat gaat Europa hieraan doen? Kunt u in gesprek met uw Europese collega's over de mogelijkheden die er zijn om deze auto's wel aan te passen? En kunt u de Kamer informeren over welke verschillende opties er zijn om de auto-industrie zover te krijgen dat ze deze technische problemen oplost?

En dan Nederland. Want wat gaat er nu gebeuren met die twee type auto's, de Suzuki en de Jeep Cherokee? Als ik het goed begrijp, is het mogelijk om de software van deze auto's aan te passen. Hoe gaan we ervoor zorgen dat dit ook daadwerkelijk gebeurt? Kan de RDW alle eigenaren van deze types auto's een brief sturen met de oproep om de software-update te laten plaatsvinden? En krijgen die auto's een WOK-status als bij de eerstvolgende apk-keuring blijkt dat de software-update nog niet heeft plaatsgevonden? Graag een reactie van de Minister. Verder zouden wij graag een overzicht krijgen waarin staat van welk type auto's in andere Europese landen is aangetoond dat er sjoemelsoftware in is gebruikt. Hoeveel van dit type auto's is in Nederland op de weg te vinden? Met die informatie kunnen we een inschatting maken van de omvang van het probleem in Nederland.

Dan nog een aantal specifieke vragen over het mobiliteitspakket. Vandaag ontstond er onrust bij vertegenwoordigers van buschauffeurs die bang zijn dat de nieuwe EU-richtlijnen ertoe leiden dat concessies straks gegund worden aan buitenlandse aanbesteders «die deze lijnen vullen met Oost-Europeanen die hier voor een hongerloontje komen werken». Hoe kijkt de Minister naar deze vrees van het CNV? Graag krijgen wij een bevestiging dat in Nederland gewoon de Nederlandse cao blijft gelden zoals in de Wet personenvervoer staat.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het verder liberaliseren van cabotage in het vrachtvervoer en het legaliseren van drie dagen onder het minimumloon werken is wat GroenLinks betreft in elk geval de verkeerde richting. Het is goed dat Duitsland en Frankrijk vanaf dag één het minimumloon eisen. We hebben zelf het liefst het cao-loon. Het is beter voor de buitenlandse chauffeur en het voorkomt valse concurrentie. Hoe doet Duitsland dit? Kan Nederland dat ook? En wil de Minister dat regelen?

Als allerlaatste heb ik een specifieke vraag over de motie van mijn collega Van Tongeren over de SafeDrivePod. Deze is overgenomen door uw ambtsvoorganger. Hoe staat het met de uitvoering van deze motie?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik wil de Minister feliciteren met deze prachtige portefeuille; het is een mooi ministerie en er is een hoop te doen. Voor mij is het ook een nieuwe portefeuille na Sociale Zaken, dus ik moet me nog even inwerken. Ik wil mijn inbreng beperken tot twee zaken. Ten eerste de Detacheringsrichtlijn die net in de Raad is afgesproken, waarvan de transportsector is uitgezonderd. In ieder geval wordt er verwezen naar het mobiliteitspakket. Ik ben heel benieuwd hoe de Minister hieraan invulling gaat geven en of zij de ambitie heeft hier snel werk van te maken. Want de

Kamer is breed voorstander van de Detacheringsrichtlijn. Er is ook een motie-Jasper van Dijk/Gijs van Dijk aangenomen om de transportsector onder die Detacheringsrichtlijn te laten vallen. Dat gebeurt nu niet. Hoe ziet de Minister dat krachtenveld? En hoe kan wellicht het mobiliteitspakket invulling geven aan een gelijk speelveld en een markt die werkt in plaats van dat we allemaal concurrenten van elkaar worden, waar met name de chauffeurs last van hebben?

De vorige keer hebben we nog met de oude Minister gesproken over het mobiliteitspakket. Toen heb ik een paar zorgpunten geuit. Vervolgens is er een Transportraad geweest, waar we ook het verslag van hebben gezien. Ik ben heel benieuwd naar een aantal zaken daarbij. Ten eerste is er in het mobiliteitspakket sprake van het schrappen van een aantal aanvullende voorwaarden die bijvoorbeeld een land als Nederland zou kunnen stellen, terwijl juist de Nederlandse regelgeving onze transportsector zo sterk maakt. Hoe zijn de vorderingen op dat vlak? Volgens mij heeft de Minister daar toen ook zijn zorgen over uitgesproken. En hoe zit het in Europees verband? Het tweede zorgpunt is net al genoemd, de cabotage: een onbeperkt aantal ritten binnen vijf dagen in plaats van maximaal drie in zeven dagen. Het is goed dat Nederland zich hiertegen heeft uitgesproken, maar hoe liggen de verhoudingen in Europa? West-Europa is tegen. Maken we daar enige kans?

Een punt dat te maken heeft met het mobiliteitspakket is de handhaving. Die is ongelofelijk van belang. We zien op parkeerplekken in Nederland heel veel buitenlandse chauffeurs. Hoe gaat deze nieuwe Minister de handhaving oppakken? Wil ze dat ook ambitieus doen? De Minister van Sociale Zaken heeft al aangegeven dit van groot belang te vinden. Is er overleg tussen de twee ministeries? Want af en toe heb ik het idee dat er licht zit tussen de wereld van Sociale Zaken, waar veel wordt gesproken over handhaving, en de wereld van Infrastructuur en Waterstaat. Iedereen vindt handhaving van belang. Hoe gaat de Minister hier verder mee om? Ten slotte het busvervoer. Dat is al genoemd en daar zijn veel zorgen over. Hoe zit dat precies? En hoe is de opstelling van de Minister op dit onderwerp?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat was ruim binnen de tijd. We schorsen voor tien minuten.

De vergadering wordt van 16.38 uur tot 16.50 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij gaan weer verder met de vergadering van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de Transportraad. Het woord is aan de Minister. Zij heeft een heel aantal vragen gekregen en ik zal er met de leden op toezien dat die goed worden beantwoord. Vandaar dat ik haar vraag om alvast van start te gaan.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met het bedanken van de leden voor de felicitaties en voor de goede wensen voor wijsheid en ausdauer om de ambities uit het regeerakkoord en ook, voor zover mogelijk, de ambities van de anderen goed te behartigen. Ik zal daar zeer mijn best voor doen. Ik ga ook zeer mijn best doen om al uw vragen te beantwoorden. Ik vraag wel enige clementie vanwege het feit dat in sommige gevallen wordt teruggegrepen op oudere discussies waar ik geen deel van heb uitgemaakt. Hier en daar zullen wij elkaar daar misschien niet helemaal direct weten te vinden. Maar ik ben ervan overtuigd dat dat na een paar vergaderingen heel makkelijk zal gaan lopen.

Ik doe het maar een beetje bloksgewijs; dat leek me het makkelijkste. U hebt bijvoorbeeld allemaal vragen gesteld over het mobiliteitspakket. Dat

is het onderwerp waar ik mee ga beginnen. Ik ga dus eerst even de onderwerpen langs waar u allemaal vragen over heeft gesteld. Daarna ga ik nog in op een aantal individuele vragen. Ik wil dat u niet meteen denkt dat die niet meer aan bod komen.

De voorzitter:

Minister, voordat u verdergaat, willen wij graag weten hoeveel blokken dat exact zijn. De leden hebben in principe twee interrupties per fractie en dan kunnen ze die daar op afstemmen. Anders denken ze misschien: ben ik nou te vroeg of te laat?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik had ze nog niet geteld, maar het gaat in ieder geval over het mobiliteitspakket. Daarbij ga ik de drie pijlers even langs. Dan hebben we nog het tweede mobiliteitspakket. Ik noem dat maar even huiselijk het busgebeuren. Daar zijn ook een aantal vragen over gesteld. Dan heb ik nog een stuk over scheepvaart en havens. Dan hebben we nog een blokje luchtvaart en daarna kom ik bij de losse onderwerpen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Vervolgt u uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Oké. Dank u wel. Het hoofduitgangspunt bij het mobiliteitspakket is dat we voorstander zijn van het bevorderen van een gelijk speelveld binnen het Europese wegvervoer. U weet ook dat er op dit moment een onderzoek wordt uitgevoerd naar de effecten van dit pakket. Dat hebt u ook al kunnen lezen in de stukken die u toegestuurd zijn. Als dit pakket – het zijn allemaal voornemens waarover nog onderhandeld moet worden – in Nederland zou worden uitgevoerd, wat heeft dat dan voor effect op de sector? De resultaten van dat onderzoek zijn binnenkort bekend. Ik hoop dat ik die voor het einde van dit jaar, dus hopelijk nog voor de kerst, naar uw Kamer kan sturen. Zoals bekend zitten daarin de effecten op de lastenverzwaring en de concurrentie voor midden- en kleinbedrijf. Er is namelijk ook specifiek gevraagd wat dit allemaal betekent voor ondernemers. Dat zullen wij daarin allemaal in kaart brengen. Verder is nog gevraagd of er al op voorhand verschillen zitten in mijn aanpak ten opzichte van die van de voorganger. Dat denk ik niet direct. Misschien dat in de loop van de tijd de omstandigheden veranderen. Dat werd ook al gezegd. Wie weet, veranderen er dan ook wel zaken in zo'n pakket. Maar vooralsnog wijk ik niet direct op bepaalde zaken af van mijn voorganger. Er is ook gevraagd hoe de verhouding in Europa is op het gebied van de cabotage. Meerderen van u hebben vragen gesteld over de cabotage.

De heer Sienot (D66):

Ik wil het even scherp krijgen. Ik hoor de Minister zeggen dat ze geen afwijkend standpunt inneemt ten opzichte van haar voorganger. In mijn inbreng heb ik gevraagd of dat wellicht wel het geval is bij de beoordeling van het mobiliteitspakket, omdat er een nieuw kabinet is. Misschien heb ik het gemist, maar begrijp ik goed dat de Minister daar dus geen ander oordeel over inneemt, ook al hebben we andere ambities?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dit gaat over het fundamentele uitgangspunt van het gelijke speelveld bijvoorbeeld. Als je het hebt over hogere ambities, kan dat natuurlijk. Maar dat vind ik niet direct in tegenspraak met wat mijn voorganger heeft gezegd als je het bijvoorbeeld over het onderwerp van de wegbeprijzing hebt. Ons standpunt is dat we daar in eerste instantie per lidstaat zelf over gaan. Dat soort uitgangspunten is niet veranderd. In de concrete uitleg van het regeerakkoord over wat wij binnenslands doen, zullen er wel

degelijk hogere ambities te zien zijn op bepaalde onderdelen. Bij de CO₂-uitstoot is er bijvoorbeeld een uitdrukkelijk verschil en dat zullen we gaan vertalen. Maar de fundamentele uitgangspunten ten aanzien van het gelijke speelveld et cetera zijn niet gewijzigd.

De voorzitter:

Heeft de heer Sienot nog een vervolgvraag?

De heer Sienot (D66):

Nou ja, er zit wel wat interessants in het op landelijk niveau bevorderen van wegbeprijzing, terwijl wij juist denken dat het goed is om een uniform systeem te hebben. Wij zien Europa hier juist als kans om dat te realiseren. Ziet de Minister dat ook zo?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik moet nooit voor voorgangers gaan spreken, maar mijn voorganger was ook uitdrukkelijk voor Europese samenwerking waar dat tot iets beters leidt. Niemand heeft ooit bepleit dat het vooral nastrevenswaardig was om verschillende systemen in verschillende landen te hebben. We hebben altijd gekeken naar het belang van de sector en van de reizigers, als dat op andere onderdelen betrekking heeft. Dat is op zich niet gewijzigd. U doelt wellicht op het systeem van de Maut. In het regeerakkoord wordt benoemd dat we uitdrukkelijk kijken naar hoe dat in de landen om ons heen gebeurt. Wij kijken hoe het in Duitsland en België wordt gedaan. Het is dan niet handig als wij iets geheel anders gaan doen, waardoor er weer nieuwe kastjes in vrachtwagens terecht moeten komen. Mijn voorganger was dat ook al niet van mening, dus ook daar zie ik niet echt heel veel koerswijziging.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Er is gevraagd naar de verhoudingen binnen Europa op het gebied van cabotage. In de komende Transportraad zal een voortgangsrapportage van het voorzitterschap worden besproken. Die informatie ken ik nog niet. Daarover zal nog meer bekend worden, maar u kunt zich wel voorstellen dat daar de gebruikelijke tegenstellingen tussen verschillende landen vanuit Oost- en West-Europa ook wel in herkenbaar zullen zijn. Maar wij hebben daar nog geen heel specifieke nadere informatie over.

De voorzitter:

Ik zie dat daar een vraag over is van de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik vroeg inderdaad naar het Europese krachtenveld. Als je het over de Detacheringsrichtlijn hebt, heb je het normaal gesproken over oost en west. Maar als het over transport gaat, hoor ik ook vaak dat landen als Portugal en Spanje zich meer richting oost verhouden dan richting west. Dan krijg je wellicht een machtsverhouding of een evenwicht dat de verkeerde kant op kan slaan op het gebied van cabotage. Kan de Minister daar een inschatting van maken?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De inschatting is heel moeilijk te maken, omdat ik de Europese transport-collega's nog niet ontmoet heb. Dus ik kom daar graag in de toekomst nog een keer op terug. We zullen ook even moeten afwachten wat het Bulgaarse voorzitterschap straks vooral gaat agenderen. Dat weten we nu nog niet. Dat hebt u ook in de stukken kunnen zien. Daar kan ik helaas ook

nog steeds niets nieuws over melden. Dat zal wel een belangrijk punt zijn voor de inkleuring daarvan. Maar u kunt ervan verzekerd zijn dat dit mijn warme belangstelling heeft en dat ik met al die Europese collega's het gesprek daarover zal aangaan. Ik wil kijken hoe zij daar precies in staan.

De voorzitter:

Ik zie geknik, dus gaat u vooral verder met uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Gevraagd is of er vanwege de gewijzigde marktomstandigheden niet alweer een heel nieuw pakket nodig is. Uiteraard moet het pakket antwoord geven op de gefragmenteerde markt. Die fragmentatie is er nog steeds. Ook nu de economie aantrekt moeten wij het gelijke speelveld bewaken, of het nu om de werknemers gaat of om de bedrijven. Die problematiek is niet opeens opgelost als er andere economische omstandigheden zijn. Dit vraagt blijvend onze aandacht. Het zal hier en daar in de finetuning van een pakket misschien tot verschillen leiden, maar dan komen we ver in de details. De basisproblematiek blijft dezelfde. Dat is de reden waarom de Commissie dit pakket nog maar onlangs heeft gepresenteerd. Die aantrekkende groei was ook al bekend op het moment dat de Commissie het pakket presenteerde.

Ik wil graag verdergaan met de Detacheringsrichtlijn. Uiteraard geldt er ook op dit moment een Detacheringsrichtlijn voor het transport, maar u doelt natuurlijk op de nieuwe ontwikkelingen. Dat begrijp ik heel goed. Bedoeld is om juist de toepassing van de Detacheringsrichtlijn en de problemen die daarmee zijn beter te regelen. Daarbij zal ook worden gekeken naar vermindering van administratieve lasten; ik kijk naar de heer Von Martels. We willen het totaalpakket verbeteren. Het is niet voor niks niet meegenomen in het akkoord van de andere sectoren, omdat het gecompliceerd is. Ik ben nu nog benieuwd hoe de Europese collega's daar precies in zitten. We zullen moeten kijken hoe we dat verder met elkaar kunnen bespreken om de richtlijn effectief en efficiënt werkend te maken.

De voorzitter:

Ik zie dat er een vraag is van de heer Von Martels van de fractie van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Niet eens zozeer een vraag, maar meer een opmerking. Het is fijn dat u onderkent dat eraan gewerkt gaat worden om de pijn te verzachten die toch wel gevoeld wordt door de sector. Tenminste, dat krijg ik meermaals te horen.

De voorzitter:

Nog een eventuele reactie van de Minister daarop.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik denk dat wij de zorgen delen. We moeten nog afwachten of de Bulgaren deze prioriteit ook voortvarend zullen oppakken. Ondertussen zal dit onderwerp van gesprek zijn bij de kennismaking die ik met alle Europese collega's zal hebben. Ik zal ook nadrukkelijk kijken naar het beperken van de administratieve lasten.

De voorzitter:

Gaat u vooral verder, Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik denk dat ik door kan naar de wegbeprijzing, de derde pijler. Er wordt gevraagd of de Minister kan aangeven wat de inzet zal zijn in dat beleidsdebat. Gaan we daar iets inbrengen? Het antwoord is ja. Wat gaan

we dan inbrengen? Het Estse voorzitterschap heeft een aantal vragen gesteld om dat debat een beetje richting te geven. Dat zal tijdens de Transportraad op 5 december besproken worden. Twee vragen hebben betrekking op de wijziging van de Eurovignetrichtlijn en een vraag heeft betrekking op de wijziging van de EETS-richtlijn. De vragen gaan in op een aantal voorgestelde wijzigingen, zoals de uitbreiding van het toepassingsbereik van de Eurovignetrichtlijn naar andere voertuigen en de door de Commissie beoogde verschuiving van vignetten naar heffingen op basis van de gereden afstand. Er is ook nog een vraag gesteld over de verbetering van de interoperabiliteit van het tolsysteem. U hebt dat ook in de stukken kunnen zien. In het beleidsdebat zal ingezet worden op de lijn zoals u die ook kent uit de BNC-fiches. Daarin is geen wijziging gekomen. Nederland is blij dat de keuze inzake wegbeprijzing een nationale beslissing blijft en vindt dat de lidstaten zelf gaan over de wijze van financiering van de infrastructuur. Dat laat onverlet, zo zeg ik tegen de heer Sienot, dat we ernaar streven om dat zo veel mogelijk gelijk te doen. Je gaat er wel zelf over of je het wilt. Maar als je het wilt, is het wel handig als we, om het maar simpel te zeggen, dezelfde kastjes gebruiken et cetera.

Nederland is niet akkoord met de verplichte afschaffing van vignetten en ook niet met het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing, als die er al zou komen, en een verplichte CO₂-grondslag voor tarieven. Als wij al een congestieheffing zouden invoeren, dan willen we wel zelf bepalen waaraan het geld worden besteed. Ook de detaillering en de frequentie van rapportageverplichtingen gaan Nederland te ver. We moeten er geen administratief circus van maken als het niet nodig is. Nederland is wel blij met de grondslag in de EETS-richtlijn om gegevens inzake handhaving uit te wisselen, als het gaat om de wanbetalers. Er is gevraagd of de ontwikkelingen inzake de Eurovignetrichtlijn ... Ik heb al gezegd dat we nog steeds tegen het verplicht afschaffen zijn. Die keuze is aan ons. Nogmaals, dat staat los – dan herhaal ik mijzelf – van het voornemen in het regeerakkoord dat Nederland zelf een kilometerheffing voor vracht invoert. We gaan natuurlijk kijken – dat staat ook in het regeerakkoord – hoe we dat zo soepel mogelijk kunnen laten aansluiten, het liefst naadloos, op de systemen om ons heen.

De voorzitter:

Ik zie dat hier een vraag over is van de heer Von Martels. Nee? Oké. De Minister gaat verder.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De heer Dijkstra had een heel specifieke vraag, maar die behandel ik toch maar even aan in het kader van het mobiliteitspakket. Hij heeft gevraagd naar het aantal inklimmers, weer een heel nieuw woord. Is er een meldsysteem, is dat op orde? Volgens de laatste informatie van het Ministerie van JenV neemt het aantal af. Exacte cijfers kan ik u zo niet geven, maar we kunnen ze u misschien later nog doen toekomen. Transport en Logistiek Nederland had dat in de zomerperiode van 2015 een meldsysteem ingesteld. Ze hebben toen gesproken over een centraal systeem, maar voor zover wij weten is dat er uiteindelijk niet gekomen. Dat zou in overleg zijn geweest met de International Road Transport Union, de wereldwijd opererende organisatie die de belangen van de chauffeurs behartigt. Voor zover wij weten, is er geen internationaal meldsysteem gekomen. Ik ga verder met het tweede mobiliteitspakket.

De voorzitter:

Ik zie dat er over het eerste blok nog een vraag is van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nog heel even terug naar de Detacheringsrichtlijn. Ik refereerde aan de aangenomen motie-Van Dijk/Van Dijk. Wat is de status daarvan? Wat is er al gebeurd op dit vlak? En wat is deze Minister van plan om bij de komende Transportraad hiermee te doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Daar kan ik op de komende Transportraad nog niet heel veel anders mee doen dan bij iedereen te informeren hoe ze erin zitten en te proberen het speelveld in kaart te brengen. Uiteraard zal ik het Nederlandse standpunt daar uitdragen. Ik zal er graag op aandringen, ook in de richting van het Bulgaarse voorzitterschap, om deze richtlijn niet te laten versloffen en niet eindeloos vooruit te schuiven. Ik denk dat er aan alle kanten veel belang aan wordt gehecht om ook voor de transportsector tot een goed werkbaar akkoord te komen.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er geen vervolgvraag is, dus de Minister kan verdergaan.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Dank u wel.

Er is gesproken over de open data, over het instellen van de vrijheid van data als vijfde vrijheid in Europa. We hebben daar als Nederland steeds van gezegd dat dat op dit moment iets is waarvan je de implicaties niet kunt overzien. Er moet eerst een goed impactassessment worden uitgevoerd om goed te bekijken welke consequenties dat precies heeft. Bedrijven hebben veel geld geïnvesteerd in ICT-systemen. Kun je dat dan zomaar allemaal opengooien? Er zitten nog te veel haken en ogen aan. We willen niet zomaar ergens ja tegen zeggen, als we de consequenties niet kunnen overzien. Dat laat onverlet dat Nederland een warm voorstander blijft van innovatie in de sector en zeker ook van de digitalisering. Het kan leiden tot kostenreductie. Dingen kunnen sneller. Dingen kunnen meer op maat. Er is ontzettend veel winst te behalen. Kijk naar onze eigen inspanningen op het gebied van de digitale vrachtbrief. Al dat papierwerk vermijden is beter voor het milieu. Er liggen dus ontzettend veel kansen. We zullen daar vol gas op blijven geven. Wij zijn ook heel druk doende om een digitale transportstrategie te formuleren. Dat doen we met alle betrokken ministeries.

U gaf terecht aan dat daarbij ook de zorg voor privacy en security nodig is. Het is niet voor niks dat ook in dit regeerakkoord extra nadruk is gelegd op cybersecurity. Onze hele economie wordt steeds meer afhankelijk van data en connectiviteit. Dat biedt kansen, maar u geeft terecht aan dat daar ook kwetsbaarheden in zitten. Wij zullen dus de belangen van burgers en bedrijven ten aanzien van privacy en andere data goed in het oog houden. Wij hebben natuurlijk ook allemaal de uitdaging om vol aandacht te blijven besteden aan de nieuwe Europese richtlijn, de General Data Protection Regulation en aan de NIS Directive om de systemen op orde te krijgen. De vijfde vrijheid voor data is een interessante gedachte, maar we zijn zeker nog niet zo ver om daar een definitief standpunt over in te kunnen nemen.

Dan heeft mevrouw Kröger gevraagd hoeveel types voertuigen er in de EU zijn met sjoemelsoftware. Alleen bij Volkswagen is aangetoond dat sjoemelsoftware wordt toegepast. Over andere types heb ik op dit moment geen informatie. Voor voertuigen die in Nederland zijn goedgekeurd heeft de Rijksdienst voor het Wegverkeer met Suzuki en Jeep afspraken gemaakt over vrijwillige updates om de emissie-uitstoot te verminderen. De update van Suzuki is al bij bijna alle voertuigen in de EU uitgevoerd en de update van Jeep zal na goedkeuring door de RDW worden aangeboden. Voertuigeigenaren krijgen daarover bericht van hun dealer, als het goed is. De Rijksdienst voor het Wegverkeer gaat ook bij de

apk-keuring een waarschuwing geven, mocht dat nog niet via de dealer gemeld zijn. Dat is de informatie die ik daarover op dit moment kan geven.

De voorzitter:

Ik zie dat daar een vervolgvraag op is van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Om het even scherp te krijgen: geldt dus dat de Suzuki's die in Nederland rijden, allemaal geüpdatet zijn en dat dit gaande is voor de Jeeps? Krijgen die dus allemaal een brief? De Minister geeft aan dat alleen bij Volkswagen sjoemeldiesels zijn aangetoond. Dan blijft mijn vraag: bij hoeveel auto's op de Nederlandse weg is er dan sprake van sjoemelsoftware?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik zeg het even scherp, want u herhaalde niet helemaal precies wat ik net had gezegd. De update van Suzuki is bij bijna alle voertuigen in de EU uitgevoerd. De update van Jeep moet nog door de RDW worden goedgekeurd. Daarna zal die worden aangeboden. Voertuigeigenaren krijgen dan bericht van hun dealer. En bij de apk-keuringen gaat de RDW ook nog checken of dat inderdaad gebeurd is. Dan kunnen eigenaren er ook nog worden geattendeerd. Het is dus nog niet helemaal klaar. Ik kan u helaas geen exacte cijfers geven. Ik kijk even naar de heren naast mij. Wij hebben hier alleen nog informatie over de recall van de gemanipuleerde Volkswagens. Die recall is nog in volle gang. In Nederland voert de importeur van Volkswagen dat proces uit. De RDW houdt daar toezicht op. Dit toezicht bestaat uit het signaleren van voldoende voortgang van het aantal terug te roepen voertuigen. Hier hebben wij wel een getal. Inmiddels zijn circa 107.000 van de ruim 170.000 voertuigen in Nederland aangepast. Dus daar staat de teller op 64%. De laatste softwareaanpassingen zijn recentelijk beschikbaar gekomen. De updates blijven beschikbaar totdat alle voertuigen een update hebben gekregen. Ook hiervoor geldt uiteraard dat de RDW daar bovenop zit en dat mensen bij een apk nog daarop geattendeerd kunnen worden.

De voorzitter:

De Minister gaat verder en heeft nog ongeveer een minuut of twintig voor de andere blokjes. Ik geef u zo nog even het woord voor een tweede interruptie, mevrouw Kröger. Maar ik wilde dit wel even aangeven, want wij hebben ook nog een tweede termijn voor de leden. De Minister moet daar ook nog op kunnen reageren. Ik vraag de Minister om door te gaan. Ik stel namelijk vast dat mevrouw Kröger haar vragen voor de tweede termijn bewaart.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik zal proberen om een beetje beknopt te formuleren. Gevraagd werd wat er vanuit Europa recent bekend is geworden over de nieuwe normen voor CO₂ voor personenauto's en bestelbusjes. Op dit moment zijn wij dat voorstel aan het bestuderen. Mijn collega, Staatssecretaris Van Veldhoven, zal u daar nog voor het kerstreces een BNC-fiche over doen toekomen. U zult begrijpen dat wij op dit moment al wel kunnen zeggen dat het er op het eerste gezicht op lijkt dat het ambitieniveau niet in overeenstemming is met onze ambitie in het regeerakkoord. Dus Nederland heeft samen met andere landen in de aanloop naar de presentatie van dit voorstel wel al gepleit voor een hogere ambitie. Dat zullen we blijven doen. Maar nogmaals, Staatssecretaris Van Veldhoven komt voor met een fiche daarvoor.

Wat is de inzet op het pas verschenen voorstel over de interne markt voor het busvervoer? Dan gaat het eigenlijk over het tweede deel van het

mobilitieitspakket. Daarvoor geldt hetzelfde als bij het vorige onderwerp. Dat voorstel hebben wij nog maar zeer kort geleden ontvangen en dat wordt nu nog bestudeerd. U zult ook over dit voorstel en het standpunt dat Nederland wil innemen binnenkort worden geïnformeerd middels een nog op te stellen BNC-fiche. Wel heeft Nederland in Brussel reeds aangegeven dat dit voorstel in nauwe samenhang moet worden gezien met de overige voorstellen in het kader van het Mobility Package en met name dus met de voorstellen op het gebied van cabotage. Het moet wel een samenhangend pakket blijven. Daar komen wij nog op terug in de richting van de Kamer.

Dan wil ik graag doorgaan met de scheepvaart. Er is gevraagd of er voor de biobrandstoffen in de scheepvaart ook een opt-in mogelijk zou zijn, zoals in de luchtvaart. Het antwoord daarop is ja. Op dit moment kunnen biobrandstoffen die voldoen aan de wettelijke normen en gebruikt worden in de scheepvaart, bijdragen aan de biobrandstofverplichting. Dan hebben wij het over het bijmengen in reguliere brandstoffen van een percentage tot 10% per jaar in 2020. Er zijn dus mogelijkheden.

Dan het gelijke speelveld zeehavens. De Europese Commissie heeft de mogelijkheid tot het geven van staatssteun voor zeehavens verruimd. In het regeerakkoord spreekt het kabinet over de herbezinning op de kostentoerekening van infrastructuur. Gevraagd is wat wij daar precies onder verstaan. Bij de herbezinning op de kostentoerekening van infrastructuur zullen wij gaan bekijken of en hoe de Nederlandse havens een gelijke uitgangspositie kunnen krijgen ten opzichte van havens in buurlanden, waarbij duidelijk moge zijn dat wij ook daar natuurlijk voor een level playing field, een gelijk speelveld, zijn. Het kan dan gaan om het meebetalen door zeehavens aan investeringen in publieke infrastructuur, al moet gezegd worden dat havensteden dat meestal al uit eigenbelang doen. Ook de ontwikkeling van zeehaventerreinen in eigendom van het Rijk kunnen daarbij betrokken worden. Het Rijksvastgoedbedrijf beheert die grondposities. Er zijn ook mogelijkheden voor een grotere publieke verantwoordelijkheid voor de maritieme toegang tot de zeehavens, in het bijzonder tot de Mainport Rotterdam. Dus naast het verdiepen en op diepte houden van hoofdvaarwegen, zou ook nog het uitbaggeren van de havenbekkens onder publieke verantwoordelijkheid kunnen vallen. Er zijn allerlei dingen mogelijk, maar ik kom daar graag bij de Kamer op terug zodra ik al die verschillende opties goed in kaart heb gebracht, uiteraard inclusief de daarmee gepaard gaande kosten.

Dan komen we bij luchtvaart. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bilaterale verdragen met de Golfstaten? We zijn samen met de EU nog steeds in onderhandeling met de Golfstaten, bijvoorbeeld over de door ons gewenste clausules met betrekking tot eerlijke concurrentie. Maar dat is buitengewoon taai. Precies om die reden vind ik dat de Commissie die onderhandeling met de Golfstaten eerst moet afronden voordat ze nieuwe mandaten vraagt.

Willen we aanvullende regels overwegen om de groei van lowcostairlines te beperken in Nederland? De lowcostairlines hebben in Nederland voldoende slots weten te bemachtigen om nieuwe operaties mogelijk te maken. Ik heb geen inzicht in de wijze waarop die slots precies zijn bemachtigd, want dat proces loopt via de onafhankelijke slotcoördinatoren, zoals u weet.

Dan is er nog gevraagd naar de instrumenten om handhavend op te treden. Het voorstel van de Commissie ter bescherming van de mededinging doorkruist de onderhandeling over een luchtvaartovereenkomst met de Golfstaten niet. De verdragen zijn wederkerige afspraken over eerlijke concurrentie. Het voorstel voor de herziening van de verordening is een goede aanvulling hierop, want de verordening is nu nog onvoldoende effectief.

Er is gevraagd of we de btw op kerosine en vliegtickets gaan aanpakken. Het moet echt gaan om een subsidie, zoals de WTO het omschrijft. Het

moet specifiek zijn en mag niet discrimineren. Geen btw heffen op kerosine of vliegtickets valt niet onder die definitie.

Dan komen we bij een ander blokje. Is de Minister bereid ervoor te pleiten dat treinreizigers dezelfde rechten krijgen als vliegtuigpassagiers? Het voorstel van de Commissie tot herschikking van de Verordening passagiersrechten spoor scherpt die rechten verder aan. U hebt kunnen lezen dat wij daar blij mee zijn. Als er best practices zijn uit de luchtvaart, ben ik natuurlijk bereid om te kijken of die tot uitbreiding zouden kunnen leiden. Er is gevraagd of we met andere landen in gesprek willen over een geharmoniseerde ticketdienst. We moeten er eerst nog eens even goed op studeren wat de mogelijkheden zijn. Het kan wel met Europese collega's besproken worden, misschien in het kader van een onderzoeksproject.

De voorzitter:

Daar is een vraag over van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

«Bestuderen wat de mogelijkheden zijn» klinkt heel goed. Ik hoop dat de Minister dat gaat doen en dat we als Kamer geïnformeerd kunnen worden over wat de mogelijkheden zijn voor een dergelijk ticketsysteem waarbij treinen en vluchten op elkaar afgestemd worden en het voor de reiziger veel makkelijker wordt om tussen die modaliteiten te shiften. Dat was geen Nederlands, maar u begrijpt wat ik bedoel. Dus wij zien heel graag dat er verder onderzoek komt naar wat de mogelijkheden zijn en dat de Kamer daarover wordt geïnformeerd.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Uiteraard zullen we de Kamer goed op de hoogte houden. We kunnen met elkaar vaststellen dat combinaties van alle verschillende vervoersmiddelen cruciaal zijn om de bereikbaarheid en doorstroming te garanderen. Wanneer we dingen soepeler en makkelijker kunnen laten verlopen, zullen we zeker niet nalaten om daarvoor te ijveren.

De voorzitter:

Ik wil hier nog even wat specifiek op ingaan. Komt de Kamer dat te weten in de vorm van een brief en zo ja, wanneer komt die?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Daar durf ik op dit moment nog niets over te zeggen. Dat moet ik dan eerst met de Europese collega's gaan bespreken. Dat moet ik nog even openlaten, maar u bent er zelf bij. U gaat mij er vast aan houden als ik daar niet op terugkom.

De voorzitter:

Ik geef toch nog even het woord aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nu word ik opeens toch minder blij. Het ging zo goed. Ik begrijp dat de Minister gaat onderzoeken welke verschillende mogelijkheden er zijn voor een geharmoniseerd Europees ticketsysteem, dat er met de Europese collega's wordt gekeken wat er mogelijk is en dat de Kamer door middel van een brief wordt geïnformeerd over die mogelijkheden.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Laat ik u dan toezeggen dat zodra ik er met de Europese collega's over heb kunnen spreken of zij dit een interessante gedachte vinden, ik u daar direct over informeer. Over het systeem: als het een makkelijke opdracht was, dan had iemand het allang gedaan. Het is natuurlijk wel een heel ingewikkeld iets, dus u moet mij echt even de tijd gunnen om te kijken wat er mogelijk is.

De voorzitter:

Er is nog een vraag op dit punt van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Ik had het idee dat we het onderdeel luchtvaart aan het afsluiten waren, dus ik wil nog wel een vraag stellen. Wij hebben het gehad over het aandeel van lowcostcarriers op Schiphol. Ik heb in mijn bijdrage aangegeven dat op andere vliegvelden het aandeel van lowcostcarriers veel minder groot is. Dat staat ook in een ACI-rapport. Ik begrijp heel goed dat de Minister er op dit moment nog niet voldoende zicht op heeft. Maar bent u wel bereid om met de onafhankelijke slotcoördinator te kijken hoe dat verschil kan ontstaan, waardoor het percentage op Schiphol zo hoog is, ruim 20%, en op andere luchthavens veel minder? Waar ligt dat verschil aan?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik ben uiteraard bereid om met de slotcoördinator – ik ga er sowieso graag een keer het gesprek mee aan – precies te bekijken hoe het allemaal in elkaar zit. Maar het is natuurlijk ook gewoon een kwestie van vraag en aanbod. Voor de slots geldt een non-discriminatiebeginsel, dus de slotcoördinator – zoveel weet ik er al wel van – kan niet zomaar bepalen: deze club wel en deze club niet. Anders hadden we de problemen met vracht ook niet op die manier gehad. We gaan sowieso nog naar het hele systeem rondom de slots kijken. Ik houd u daarvan op de hoogte.

De voorzitter:

Er is nog een vervolgvraag van de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Heel kort. Het klopt wat de Minister zegt. Wij hebben tijdens het rondetafelgesprek selectiviteitsbeleid Schiphol ook met de onafhankelijke slotcoördinator kunnen spreken. Daaruit bleek dat er voor lidstaten wel ruimte is om zelf voorwaarden te bepalen en dat die natuurlijk worden getoetst. Vandaar mijn vraag om te kijken naar de verschillen tussen verschillende landen en te bekijken of de verschillen in percentages ook aan de verschillende randvoorwaarden liggen. Kunnen wij daarover geïnformeerd worden?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik ben zeker bereid om de Kamer daarover te informeren. Ik denk dat het voor ons allemaal in het hele luchtvaartdossier van groot belang is om precies te weten wat wij nou wel of niet zelf kunnen bepalen bij de toedeling van slots. Daar zullen we u zeker over informeren, maar het is geen eenvoudige materie. Ik weet niet wie van u The Economist van de afgelopen keer toevallig gelezen heeft. Er stond een heel interessant artikel in over «who wins the slottery». Ik vond het zelf een erg mooie term. Ik kan het artikel van harte aanbevelen. Dat laat heel duidelijk zien hoe ingewikkeld het in elkaar zit. Laat ik doorgaan met het oog op de tijd.

De voorzitter:

Ja, de Minister is volgens mij op dit moment bezig met haar blokje «overige».

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ja, ik ben bij het laatste blaadje.

De voorzitter:

Geweldig!

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Wat is de stand van zaken van de motie van mevrouw Van Tongeren over de SafeDrivePods? Het is een van de apparaten die ingezet kunnen worden om verstandig om te gaan met de smartphone. Er zijn nog meer apps op de markt. Het gaat vooral om het toepassen van die apps en die apparaten. Daartoe heeft mijn voorgangster een convenant met een aantal marktpartijen afgesloten om te stimuleren dat partijen initiatieven ontplooiën die verantwoord gebruik stimuleren. Dat was het dan, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan gaan we over naar de tweede termijn van de Kamer. Ik geef als eerste het woord aan de heer Remco Dijkstra. Iedereen krijgt twee minuten van deze voorzitter.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Het is hartstikke mooi dat we zo vers met elkaar van gedachten kunnen wisselen en samen groeien in de onderwerpen de komende jaren.

Voor mij en voor de VVD stond vandaag het gelijke speelveld centraal. Ja, Europa biedt heel veel kansen, juist voor Nederland als logistiek land.

Daar zijn wij goed in, dus we moeten absoluut samenwerken waar dat kan en waar dat moet. Innovatie moet je ook zeker bevorderen. Regels zijn natuurlijk nodig voor die grote markt, ook voor een stukje bescherming daarin, maar laat die regels alsjeblieft geen barrière vormen. Het is altijd erg van belang om die balans te bewaken. Als dingen moderner kunnen, anders moeten, dan moeten we daarvoor openstaan.

Tegelijkertijd moeten we ook zelf keuzes kunnen blijven maken, ons niet laten dicteren vanuit Brussel en baas in eigen land kunnen blijven, zeker als het gaat om financiële keuzes. Hoe je je middelen voor infrastructuur beheert, hoe je met je onderhoud omgaat, of je tol invoert of niet, wegbeprijzing en wat voor soort milieueisen je dan gaat stellen, dat moet altijd een nationale afweging zijn. Met name moet je kijken naar de administratieve lasten, want daar slaat Europa op dit moment een beetje in door.

Ik heb de beelden gezien over wat er aan de hand was met de inklimmers. Ik was toen geen woordvoerder, maar mevrouw Visser ging kijken in Calais. Dat was toen, vorig jaar en het jaar daarvoor, best wel dramatisch. Levensgevaarlijke situaties, stenen gooien, mensen die graag aan boord willen klimmen naar een betere toekomst. Maar dat kan gewoon niet en het is ook een grote schadepost voor de Nederlandse transporteurs. Ik hoop dat we dat blijven monitoren. Ik hoop ook dat de Fransen het nu echt onder controle beginnen te krijgen. Dat is van groot belang. Houd ons aangehaakt als daar eventueel iets mogelijk is of moet, want we moeten wel opkomen voor onze chauffeurs zodat zij veilig weer thuis komen en niet geconfronteerd worden met dit soort taferelen.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan geef ik graag het woord aan de heer Von Martels van de CDA-fractie. Hij heeft nog iets meer tijd dan de anderen, omdat hij wat kort was in zijn eerste termijn.

De heer Von Martels (CDA):

En zelfs nu heb ik niet het voornemen om daar overheen te gaan.

Ik wil de Minister hartelijk dankzeggen voor het beantwoorden van de vele technische vragen. Natuurlijk zouden we er weer heel wat aan toe kunnen voegen, maar dat wil ik helemaal niet doen. Ik vind het veel belangrijker om eens vanuit uw positie te horen: wat voor Minister wilt u nou eigenlijk zijn de komende jaren en wat wilt u nou bereiken? U wilt toch niet alleen de opgaven nakomen die in het regeerakkoord staan, maar u wilt

misschien wel veel meer bieden. Ik gaf in mijn eerste termijn wel een beetje de aanzet. Ik vroeg over het mobiliteitspakket: waar wilt u nou de accenten leggen als het gaat om die drie pijlers? Daar heeft u geen antwoord op gegeven.

Als vervolg op die vraag heb ik een meer algemene vraag, minder technisch van aard. We zullen elkaar de komende jaren hier nog vaak ontmoeten. Ik ben erg benieuwd hoe u gezien wilt worden en wat u uiteindelijk toch als een plus op het regeerakkoord wilt bereiken.

De voorzitter:

Dank voor deze vraag. Ik geef het woord aan de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Om te beginnen dank ik de Minister voor de beantwoording. Wij delen de analyse dat de keuze voor een prijszingsysteem een nationale aangelegenheid is. Maar nogmaals, het is urgent en belangrijk dat het op dezelfde manier gebeurt.

Wij zijn ontzettend gelukkig dat de Minister wil blijven pleiten voor een hogere ambitie als het om uitstootreductie gaat. Het is fijn om te zien dat het regeerakkoord Nederland weer een trekker maakt in Europa aan duurzame ambities. Daar worden we vrolijk van.

Ten slotte de vrijheid van data. Wij hoorden een heel duidelijk enerzijds-anderzijds. Het is duidelijk dat de Minister daar aan het koorddans is op het benutten van de kansen van data aan de ene kant en het bewaken van de privacy aan de andere kant. Het is mij nog niet helemaal duidelijk hoe zij die koorddans succesvol denkt te gaan voltooien. Ik hoorde iets over een digitale transportstrategie. Ik ben benieuwd wanneer wij die mogen verwachten en of dat in de vorm van een brief zou kunnen. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Allereerst dank ik de Minister voor de beantwoording en de toezeggingen over het gesprek met de slotcoördinator over de slots, de voorwaarden en de verschillen tussen de verschillende luchthavens.

Er is geen duidelijk antwoord gekomen op mijn vraag over busvervoer. Het tweede gedeelte is pas recent gekomen, dus ik hoop dat die antwoorden snel komen in de vorm van een fiche of een brief waarin onze vragen zijn verwerkt.

Ik heb nog een kleine vraag over de middelen voor de ILT. Ik heb het antwoord daarop gemist; wellicht kan de Minister er nog op antwoorden. Cabotage is ontzettend belangrijk en de handhaving daarop is nog veel belangrijker. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de ILT met genoeg of extra middelen voor de handhaving in de praktijk kan zorgen en niet alleen op papier? Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording en voor de toezeggingen, zowel over de positie van de treinreiziger ten opzichte van de luchtreiziger als over het geharmoniseerde ticketsysteem. Wij kijken daarnaar uit.

Met betrekking tot sjoemeldiesels blijven er bij mij wel een aantal vragen hangen. Er zijn een aantal Europese merken zoals BMW, Fiat en Renault waarbij het sjoemeldieselschandaal heftig speelt. Wij zouden toch graag

inzichtelijk krijgen welke merken op dit moment verdacht zijn en hoe groot de impact is die dat heeft op de Nederlandse weg. Ook zou ik heel graag duidelijk willen hebben of auto's die niet de update hebben genomen op dit moment niet apk-goedgekeurd worden, dus dat dat echt de consequentie is.

Ten slotte is de vraag niet beantwoord over het lijstje met auto's die wel dat systeem hebben, maar waarbij het niet goed was voor de motor: Hyundai, een heel lijstje. In hoeverre is de Minister bereid om er met haar Europese collega's over in gesprek te gaan of de autobranche zover gebracht kan worden dat ze de technische aanpassingen doen die mogelijk zijn, zodat de motor niet wordt geschaad maar wel de sjoemel-dieselsoftware wordt aangepakt?

De voorzitter:

Dank u wel. Ten slotte geef ik het woord aan de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ook ik dank de Minister voor de antwoorden in eerste termijn. Ik zou de Minister graag op het hart willen drukken dat vanwege de uitzondering van de transportsector op de Detacheringsrichtlijn het belang van een goed mobiliteitspakket echt voortvarend zou moeten worden opgepakt. Dat hoor ik de Minister ook zeggen. Dat heeft haar voorganger ook gedaan, maar ik laat maar even een hartenkreet horen.

Concreet heb ik nog een vraag over de samenwerking tussen Sociale Zaken en Infrastructuur en Waterstaat als het gaat over handhaving. Er staan extra middelen in het regeerakkoord. Met name handhaving op de weg, op parkeerplekken, vind ik van hartstikke groot belang, want we zien nu toestanden die we in Nederland niet zouden moeten willen zien. Dank u.

De voorzitter:

Helder! Dan geef ik het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

De heer Dijkstra en ook anderen hebben nog een keer het belang van het mobiliteitspakket, van het gelijke speelveld aangehaald. Ik kan alleen maar onderstrepen dat ik het belang daarvan ook zie en dat ik daarover, ook op het stuk van de Detacheringsrichtlijn, graag contact opneem met de Europese collega's om te proberen dat dossier zo snel mogelijk verder te brengen. Dat zal ik ook, zeg ik dan maar in de richting van de PvdA, zeker graag in goede samenspraak met de collega's van SZW doen.

De heer Von Martels stelde een wel heel boeiende vraag: wat voor Minister wilt u zijn? Hij maakte het gaandeweg steeds moeilijker. In eerste instantie is het natuurlijk mijn taak om alles te realiseren wat op het gebied van mijn portefeuille in het regeerakkoord staat. Dat vind ik al een heel mooie ambitie. U zei: ik zou het mooi vinden dat je de daadkracht voor elkaar krijgt om dat allemaal te realiseren. Toen zei u: en nog een schepje erbovenop, boven op het regeerakkoord. Dat is eigenlijk wel moeilijk, want er staat al ontzettend veel in het regeerakkoord. Als ik nou eens niet alleen kijk naar wat er in onze paragraaf van het regeerakkoord staat, maar bijvoorbeeld ook kijk naar wat er in algemene zin nog in het regeerakkoord staat ... De heer Sienot had het net over de data en het enerzijds-anderzijdsverhaal. We staan met z'n allen ook voor een geweldige uitdaging op het gebied van cybersecurity. Dat is iets waar ik echt werk van wil maken. Dat is ook alweer een opdracht uit het regeerakkoord, zij het dat die niet specifiek voor een ministerie geldt, maar voor ons allemaal. Ik vind de privacyaspecten ook ontzettend belangrijk. Het feit dat we misschien niks te verbergen hebben, maar wel heel veel te

beschermen, is iets wat door het hele kabinet scherp in de gaten wordt gehouden. Als ik mijn eigen hoofdstuk tot een goed einde zou weten te brengen en daarnaast ook mijn steen kan bijdragen aan de algemene doelstellingen die we allemaal hebben, op het gebied van innovatie, op het gebied van duurzaamheid, dan zou ik tevreden kunnen zijn. Daar moeten we nog wel heel veel werk voor verrichten. Dat geldt ook voor u, want zonder de Kamer kunnen we niks voor elkaar krijgen. Het is dus een opdracht aan ons allemaal. Ik hoop dat dit een antwoord is in de richting van de heer Von Martels.

De voorzitter:

Ik zie dat hij daar een vervolgvraag op heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Je kan daar natuurlijk heel ver in gaan. Ik kan al mijn journalistieke interesse daarop botvieren, maar dat zal ik niet doen. Daar is dit overleg ook niet voor bedoeld. Ik ben blij te horen dat u naast de vele ambities die het regeerakkoord al in het verschiet gaat leggen voor ons, met name cybersecurity hebt genoemd als een belangrijk punt. De vervolgvraag zou alleen maar kunnen zijn: in welke stijl en in hoeverre wilt u alle partijen in het veld betrekken bij alle doelstellingen die wij hebben met elkaar? In hoeverre komt u die tegemoet? In hoeverre vindt u het van belang om die partijen erbij te betrekken en met ze in gesprek te gaan? Volgens mij is dat heel belangrijk, maar dat zult u ongetwijfeld beamen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Dat ga ik inderdaad beamen. En als u vraagt naar mijn bestuursstijl, dan grijp ik even terug naar mijn Brabantse tijd als gedeputeerde. Daar heb ik altijd heel erg de samenwerking met alle mogelijke stakeholders gezocht. Mijn kinderen noemen me thuis «smam», op z'n Brabants. Ik heb altijd gezegd: voor mij staan die vier letters van «smam» voor «samenwerking maakt alles mogelijk». Dat motto trek ik hier ook maar even door, want ik vind dat ontzettend belangrijk. Als je niet met alle belanghebbenden over een dossier spreekt, mis je kansen. Ieder brengt zijn eigen expertise, zijn eigen ervaring en zijn eigen kennis en kunde mee. Als je een deel daarvan onbenut laat, doe je ook jezelf tekort. Dat zal mijn stijl wel zijn, dat ik het zo veel mogelijk met iedereen samen wil proberen. Dat geldt nadrukkelijk ook voor alle partijen in de Kamer: van al uw goede ideeën en suggesties zal ik dankbaar gebruikmaken. Ik denk dat we daar vandaag ook een start mee hebben kunnen maken.

De voorzitter:

Zeker. Volgens mij staan er nog wel wat vragen open, bijvoorbeeld over de ILT en de middelen.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ja. Ik had hier ook nog iets staan over een digitale transportstrategie. Gevraagd was wanneer die er zou komen. Ook daarvoor geldt, en daarvoor grijp ik even terug op mijn reactie op de collega van het CDA, dat ik dat graag met veel partijen wil gaan bespreken. Hang me niet op aan een maand, maar laten we zeggen dat we er in ieder geval in het eerste jaar met alle partijen over willen spreken en dat we binnen een jaar met een goede digitale transportstrategie willen komen. Dat is mijn streven. Maar, nogmaals, ik vind het belangrijk om dat met alle stakeholders samen te kunnen doen. We hebben dan wel geen ivoren toren aan de Rijnstraat, maar om dat nou vanuit onze toren zelf te gaan bedenken ... Je moet hier uitdrukkelijk ook de kennis en ervaring van de verschillende partners bij betrekken.

De voorzitter:

Daarop is een vervolgvraag van de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Ik begrijp de smam-aanpak van de Minister heel goed. Ik begrijp ook dat er enige zorgvuldigheid en tijd in gaan zitten. Tegelijkertijd wil ik wel meegeven dat er ook wel enige haast bij is, omdat de ontwikkelingen heel hard gaan; die moeten ons niet overvallen. Dus liever binnen het jaar dan na een jaar. Kan ik dat zo interpreteren?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Als u zegt «liever» binnen het jaar, dan ben ik het direct me u eens. Maar ik wil u ook geen dingen beloven die ik misschien niet kan waarmaken. U kunt ervan overtuigd zijn dat ik zo spoedig mogelijk met alle betrokken partijen om tafel ga. We zullen u in ieder geval ook informeren over het proces, over hoe we het gaan doen. Laten we afspreken dat we daar op korte termijn bij u op terugkomen, zodat u kunt zeggen of u daar een goed gevoel bij hebt. Het is belangrijker dat we het samen eens zijn over hoe het zou moeten dan dat het een maand eerder of later komt.

De heer Sienot (D66):

Ik begrijp het dus goed dat we binnenkort een brief krijgen over hoe we als Kamerleden en Minister gaan werken met de smam-aanpak.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Nou, of we het zo moeten blijven noemen, weet ik niet. Maar ik kom er graag bij u terug hoe we het precies gaan aanpakken. Ik kom op de vraag over de ILT. U weet dat bij de ILT een veranderingsproces is ingezet richting steeds meer risicogestuurd werken. In die zin worden inspecteurs ook heel gericht ingezet. Handhaving op cabotage is gewoon een onderdeel van de reguliere handhaving van de rij- en rusttijden. De ILT is daar volop mee bezig. Er was nog een hartenkreet over samenwerking met SZW. Wat betreft de vragen met betrekking tot de verschillende automerken en types, al dan niet gekeurd, stel ik voor om, teneinde daar in ieder geval geen fouten mee te maken, de beantwoording niet nu even mondeling te doen maar u daarover schriftelijk te informeren. Dan kunnen we heel precies namen, rugnummers en aantallen van de verschillende merken vermelden. Dat lijkt me niet iets om nu even uit de losse pols te doen. Ik informeer u daar graag schriftelijk over.

De voorzitter:

Daarop is een vervolgvraag van mevrouw Kröger van de GroenLinks-fractie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik word heel graag schriftelijk door de Minister geïnformeerd. Misschien kan ze daarin ook aangeven wat haar inzet wordt, of ze met haar Europese collega's het gesprek wil aangaan over die auto's waarvan TNO zegt dat ze door omstandigheden die sjoemeldieselsoftware gebruiken omdat het anders slecht zou zijn voor de motor. Dat is overigens wel technisch te verhelpen, maar dat vergt een Europese aanpak, met de auto-industrie. Is de Minister bereid om dat gesprek aan te gaan? En kan ze de Kamer daarover informeren? En wat gaan we doen als in Europa duidelijk wordt dat andere merken sjoemelsoftware hebben gebruikt? Geldt dan de aanpak dat de rijders van die merken in Nederland dan een brief krijgen en dat, als bij de apk-keuring blijkt dat het nog niet geüpdatet is, die auto's de WOK-status krijgen? Kan de Minister daarop reageren in de brief?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik stel voor dat ik zo gedetailleerd mogelijk al deze vragen van mevrouw Kröger zal beantwoorden. Ze vroeg ook naar mijn inzet. Die zal er zeker op zijn gericht om hier de volle aandacht op te houden en om met mijn Europese collega's te bespreken hoe we ons gezamenlijk het best kunnen verhouden tot de auto-industrie.

De voorzitter:

Er is nog één vraag, de vraag van de heer Dijkstra van de VVD-fractie over de inklimmers: kan de commissie daar verder over worden geïnformeerd?

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Ik dacht dat we op dat punt al hadden toegezegd de vinger aan de pols te willen houden. Ik deel de zorgen. We zullen zeker kijken of we daarover meer informatie kunnen achterhalen, via TLN of via de internationale organisatie. We komen daarop terug en we zullen de Kamer daarover informeren.

De voorzitter:

Ik dank de Minister hartelijk voor haar beantwoording en de commissie voor alle vragen. Er is een aantal toezeggingen gedaan. Die wil ik graag even met u doorlopen. Ik zal ze achtereenvolgens noemen.

- De Kamer krijgt voor het einde van het jaar de resultaten van het onderzoek naar de effecten van het mobiliteitspakket op de Nederlandse transportsector.
- De Kamer zal op de hoogte worden gesteld van het aantal inklimmers in vrachtwagens.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Voor zover dat ons bekend is.

De voorzitter:

Voor zover dat bekend is.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de mogelijkheden van op elkaar afgestemde ticketsystemen nadat de Minister daar met haar EU-collega's over heeft gesproken. Het gaat dan over de aansluiting van het treinverkeer op de luchtvaart.
- De Kamer zal worden geïnformeerd over de toedeling van slots aan lowcostcarriers in vergelijking tot hoe dat gaat in andere lidstaten.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Het was zelfs breder: niet alleen met betrekking tot lowcostcarriers maar in zijn algemeenheid over hoe de toedeling is en inderdaad, zoals de heer Laçin zegt, hoe het verschil ontstaat.

De voorzitter:

Ik denk dat dit een mooie, heldere toezegging is. We passen het aan: het gaat breder dan alleen de lowcostcarriers.

- Binnen een jaar zal een digitale transportstrategie aan de Kamer worden aangeboden. Op korte termijn zal de Kamer worden geïnformeerd over het proces van de totstandkoming.

Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga:

Nou, een digitale transportstrategie «binnen een jaar» was niet helemaal mijn toezegging.

De voorzitter:

Nou ja, informatie over het proces is op korte termijn, liever binnen het jaar dan na een jaar. En er is de mogelijkheid van extra ruimte voor als het

echt ietsje meer tijd vergt, mits het proces goed wordt doorlopen en het proces ook helder is voor de Tweede Kamer.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de automerken die verdacht zijn in het kader van de dieselfraude en over de impact ervan op de Nederlandse weg.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb vervolgens nog een aantal vragen neergelegd. Ik begreep dat de Minister bereid is om daarop schriftelijk te reageren. Dat waren een aantal verschillende punten. Ik kan ze nog herhalen, maar ik neem aan dat ze in het verslag staan en dat dat goed komt.

Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga**:

Ik heb mevrouw Kröger aangegeven dat we zo gedetailleerd mogelijk op al haar gedetailleerde vragen – per merk, wat doet de RDW precies, wanneer wel of niet een apk – schriftelijk zullen antwoorden, voor zover we de informatie hebben.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank voor deze toezeggingen, Minister, en voor uw eerste optreden bij deze Kamercommissie. We zijn heel mooi binnen de tijd gebleven. Laten we dat blijven doen. Ik stel ook vast dat er geen VAO is aangevraagd. De Minister kan dus namens ons allemaal op pad in Europa. Hartelijk dank.

Sluiting 17.50 uur.