
9

Transportraad

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 juni 2011 over **de Transportraad**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu van harte welkom en geef het woord aan de aanvrager van dit VAO, de heer Bashir.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Helaas staan wij hier in de plenaire zaal en helaas met zo weinig Kamerleden, want wij spreken vandaag over iets wezenlijks. Het gaat hier namelijk om een Witboek Transport dat de toekomst van honderdduizenden mensen gaat kleuren. Zo wil het Witboek Transport allerlei maatregelen treffen, terwijl de sociale kaalslag die deze tot gevolg kunnen hebben niet wordt benoemd. De minister stuurde ons vanmiddag tijdens het algemeen overleg met een kluitje in het riet door te zeggen dat het witboek over een paar jaar pas echt wordt omgezet in wetten. De aspecten waarmee wij het niet eens zijn, moeten wij echter nu al zeker niet steunen. Als je zaken wilt veranderen, moet je aan het begin van het proces beginnen en dat is nu. Als je nu instemt met bijvoorbeeld het afschaffen van de cabotageregels, waardoor straks zal worden geconcurrereerd op arbeidsvoorwaarden, zorg je ervoor dat er straks minder kwaliteit, minder solidariteit en vooral meer onveiligheid op de weg zullen komen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Nederland honderdduizenden gekwalificeerde vrachtwagenchauffeurs telt;

constaterende dat in het Witboek Transport plannen staan om de regels voor cabotage bij binnenlands vervoer verder af te schaffen;

overwegende dat het afschaffen van redelijke regels voor cabotage zal zorgen dat er geconcurrereerd zal gaan worden op arbeidsvoorwaarden en daarmee zal leiden tot veel banenverlies onder Nederlandse chauffeurs;

constaterende dat de huidige cabotageregels al veel ruimte geven om te voorkomen dat er met lege vrachtwagens gereden hoeft te worden;

verzoekt de regering om zich te verzetten tegen concurrentie op arbeidsvoorwaarden en daarom tijdens de Transportraad van 16 juni aanstaande geen goedkeuring te geven aan de versoepeling van de regels rondom cabotage voor binnenlands wegtransport zoals die nu in het Witboek Transport staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Ulenbelt. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 323 (21501-33).

De heer Bashir (SP):

Tijdens het algemeen overleg hebben wij ook gesproken over de spoorsector. Vandaar de volgende motie.

De voorzitter:

Een moment.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Tijdens het overleg is duidelijk aangegeven dat het moment van besluitvorming in de raad nog niet is aangebroken. De minister heeft ook aangegeven dat zij een aantal zaken nader wil onderzoeken. Waarom is dat niet voldoende voor de SP-fractie?

De heer Bashir (SP):

Wij staan nu aan het begin van het proces. Daarom moet de minister niet alleen toezeggen zaken nader te onderzoeken, maar moet de Kamer aangeven waarvoor zij staat. Als wij in historisch perspectief zien dat nu al duizenden vrachtwagenchauffeurs hun banen hebben verloren, moeten wij niet nog meer liberaliseren en concurreren op arbeidsvoorwaarden.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De heer Bashir vraagt de minister om nu een standpunt in te nemen. Dat maakt het onmogelijk om nog met de Kamer te overleggen en maakt het voor de Kamerfracties onmogelijk om het nadere onderzoek dat de minister heeft aangekondigd in haar overwegingen mee te nemen. Daarom nogmaals mijn vraag. Dit is nog niet het moment waarop besluitvorming nodig is. De minister heeft aangegeven dat zij zich kritisch zal opstellen en voorwaarden zal stellen. Waarom wil de heer Bashir dan nu al een uitspraak van de Kamer hierover? Een afwijzing van die uitspraak kan namelijk ook in zijn nadeel werken.

De heer Bashir (SP):

Wij hebben nu het witboek en na het witboek komt het groenboek. Zo zal het proces vorderen. Als wij nu niet de kaders aangeven waarmee de minister straks in de Transportraad aan de slag moet gaan, dan zal ons straks worden gezegd dat wij veel te laat zijn. Tijdens het algemeen overleg hebben wij heel duidelijk met elkaar gesproken. Het is jammer dat niet alle fracties daarbij aanwezig waren. Het gaat om grote belangen. Honderdduizenden mensen zullen wellicht hun banen verliezen wanneer die cabotageregels worden afgeschaft. Dat moet je niet willen en daarom moet je nu al uitspreken dat je dat niet wilt.

Dan kom ik bij mijn volgende motie, over de spoorsector.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Bashir

constaterende dat in het Witboek Transport plannen staan om nog meer marktwerking verplicht te stellen in de spoorsector;

constaterende dat er in het Witboek Transport niet wordt gesproken over de gevolgen van deze voorstellen voor met name het personeel en de slagvaardigheid van de spoorsector als geheel;

verzoekt de regering om tijdens de Transportraad van 16 juni aanstaande geen goedkeuring te geven aan de voorstellen voor de verplichting tot verregaande marktwerking in de spoorsector zoals die nu in het Witboek Transport staan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 324 (21501-33).

De heer Aptroot (VVD):

De SP-fractie wil geen enkele marktwerking en wil niets opengooien. Is zij het met anderen eens dat bijvoorbeeld de NS-treinen bij de grens moeten stoppen en niet mogen doorrijden? Dan stopt het hele grensoverschrijdende verkeer en de treinreiziger is daar de dupe van. Dat geldt dan ook voor de Benelux-treinen, waar de heer Bashir zo voor is: deze moeten dan ook aan de grens stoppen, waardoor mensen gedwongen moeten overstappen op een andere trein of een bus.

De heer Bashir (SP):

Ik vind dit een ontzettend vreemde vraag. Juist de SP-fractie is voor de Benelux-trein; zij staat voor internationaal transport en internationale treinverbindingen. Dat ik tegen concurrentie ben, wil niet zeggen dat ik tegen internationaal transport ben. Ik snap de vraag van de heer Aptroot dus niet zo goed.

De heer Aptroot (VVD):

Dat het door de SP-fractie niet wordt gesnapt, begrijp ik. Daarom probeer ik een beetje te helpen. Marktwerking en het opengooien van het spoor betekent dat bijvoorbeeld NS kan doorrijden naar België of dat SNCF kan doorrijden naar België en Nederland. De heer Bashir zegt dat hij dat niet wil en dat hij het spoor wil dichthouden, maar dan moet hij wel consequent zijn. Door dit SP-beleid, dat gelukkig niet zal worden gesteund door de rest van de Kamer, zou de Beneluxtrein niet meer mogelijk zijn. Dan kan iedereen alleen in zijn eigen land met één bedrijf rijden.

De heer Bashir (SP):

Volgens mij is dit grote onzin. Dat ik tegen marktwerking ben, wil niet zeggen dat ik tegen internationaal treinverkeer ben. Dat zijn twee verschillende dingen, die helemaal niets met elkaar te maken hebben. De SP is juist de partij die altijd voor de Beneluxtrein is geweest.

De heer Aptroot (VVD):

Nu niet meer!

De heer Bashir (SP):

Dat is onzin.

Tot slot. Het is niet alleen mij, maar ook een aantal mensen bij de hoorzitting die wij hierover hebben gehad, opgevallen dat er helemaal geen sociale paragraaf in het Witboek Transport staat. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Witboek Transport een belangrijke bijdrage zal gaan leveren aan de toekomst van het Europese vervoer en transport;

overwegende dat in het witboek veel mogelijke maatregelen worden genoemd maar dat daarbij niet tot nauwelijks wordt ingegaan op de sociale gevolgen voor werknemers, omwonenden en andere betrokkenen;

van mening dat er wel degelijk ernstige sociale consequenties zitten aan de voorstellen die staan in het Witboek Transport;

verzoekt de regering om tijdens de Transportraad van 16 juni aanstaande aan te dringen op het opnemen van een sociale paragraaf in het witboek waarin wordt ingegaan op de sociale gevolgen van het witboek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 325 (21501-33).

De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. Ik heb hard gewerkt aan een motie over de Betuweroute, maar zeker na het interruptiedebat dat ik met de minister heb gevoerd, heb ik de indruk dat de regering nu doordrongen is van het feit dat, alle mooie verhalen van de Duitse regering ten spijt, er voorlopig niets van terecht komt. De minister heeft gezegd dat zij en haar collega van Buitenlandse Zaken en eventueel ook de minister-president zich volledig zullen inzetten om Duitsland onder druk te zetten. Ik heb al vragen gesteld. Ik ga ervan uit dat in de ministers beantwoording van mijn vragen over het feit dat er gigantische vertragingen bij de Betuweroute zijn doordat Duitsland gewoon niet doet wat het belooft, duidelijk zal worden welke enorme inspanningen de regering verricht. Dat zal binnen drie weken dus wel naar voren komen.

Ik vraag de minister verder of er een noodplan kan worden gemaakt om ervoor te zorgen dat er, naargelang de Tweede Maasvlakte wordt opgeleverd, voldoende aan- en vooral afvoercapaciteit van de Rotterdamse haven is. Mischien zouden we de A15 versneld moeten verbreden. Er dreigt een gigantisch probleem, maar ik heb begrepen dat de regering dat nu ook ziet en dat zij maatregelen zal nemen. Ik zal dus geen motie indienen.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijnheer de voorzitter. Het debat van vanmiddag is nog vers. Daarom kan ik meteen antwoorden.

Ik begin met de motie op stuk nr. 323 van de heer Bashir en de heer Ulenbelt. Daarin wordt gevraagd om tijdens de Transportraad geen goedkeuring te geven aan de versoepeling van de regels voor cabotage. Ik heb in het algemeen overleg betoogd dat het Nederlands wegvervoer in Europa een heel goede positie heeft. Dat komt mede door de efficiency en de kwaliteit. Het is belangrijk om die te behouden. Dat is ook de reden dat de transportsector al vele jaren heeft aangedrongen op het opheffen van de beperkingen voor cabotage. De transportsector ziet namelijk veel kansen in het buitenland. Zeker voor een klein als Nederland, met heel veel buitenland en een goede transportsector, is het van belang om de kansen te pakken.

Het openstellen van de markt kan echter een dreiging zijn voor de chauffeurs. Ik begrijp dat de Nederlandse chauffeurs hierin een bedreiging zien. Wat is precies die dreiging? Ik gaf al aan dat er voor Nederlandse bedrijven heel veel te winnen is. Het is de vraag of buitenlandse organisaties dezelfde kwaliteiten kunnen bieden en in ons land voet aan de grond kunnen krijgen. Stel dat dit zo is; voor alle chauffeurs, waar zij ook vandaan komen, geldt dat zij moeten voldoen aan de regels voor voertuigen, registratie en opleiding. Bovendien is kennis van de Nederlandse taal ook belangrijk. Het is belangrijk om te weten dat er al heel veel spelregels zijn die het level playing field in de gaten houden.

Ik hoor echter de zorgen bij een aantal Kamerfracties. Daarom heb ik in het algemeen overleg gezegd dat het belangrijk is om daarop in te gaan en uit te zoeken waar eventueel nog problemen zijn in de handhaving van de regels. Als wij bijvoorbeeld onbedoeld zwakke regels voor arbeidsomstandigheden importeren door de vrijheden op het gebied van cabotage, ga ik voor harmonisatie van de regels op dat vlak.

Ik heb bepleit om het kabinet niet naar Europa te sturen om te zeggen dat wij de vrijheden op het gebied van cabotage niet willen. Die willen wij namelijk graag. Ik wil ervoor zorgen dat de nadelen daarvan geminimaliseerd worden door op tijd ervoor te zorgen dat de harmonisatie van regels plaatsvindt. Het opheffen van de cabotagewetgeving neemt zeven tot tien jaar in beslag. Ik neem aan dat wij genoeg tijd om alle zorgen vroegtijdig te onderwerpen. Dat zal ik samen met mijn collega van SZW doen, want loonkosten zijn niet alleen van invloed op de transportkosten. Nogmaals, Nederland is succesvol en ik wil dat Nederland succesvol blijft. Daarom ontraad ik het zeer om bij voorbaat, vanwege het desbetreffende probleem, het gehele plaatje kapot te maken.

De heer **Bashir** (SP):

De minister zei dat de transportsector al heel lang om het afschaffen van de cabotageregels verzoekt. Ik merk op dat wij een hoorzitting hebben gehad. Het is jammer dat de minister die hoorzitting blijkbaar niet heeft meegekregen. Er waren chauffeurs bij die hoorzitting, Nederlandse truckers, die tegen het afschaffen van de cabotageregels zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb alle resultaten van de hoorzitting gezien. Ik weet ook van de zorgen van truckers. Die zorgen neem ik heel

serieus; dat heb ik vandaag meermalen gezegd. Ik wil ook ervoor zorgen dat er geharmoniseerde spelregels zijn als de markt opengaat. Dan hoeven onze Nederlandse chauffeurs niet te lijden onder slechtere omstandigheden die elders zijn afgesproken.

Nogmaals, als wij aangeven dat wij tegen het opheffen van de cabotageregels zijn, gooien wij ook een heleboel andere dingen weg die gunstig zijn voor ons land. Wij hebben jaren de tijd voordat er überhaupt een wet komt, ook in de periode dat die vastgesteld moet worden, om ervoor te zorgen dat die regels er komen. Als die regels er niet zijn gekomen, kunnen wij altijd nog zeggen dat wij onder die voorwaarde niet akkoord gaan met het vrijgeven van de cabotage. Met andere woorden, er is tijd genoeg. Ik neem de zorgen van de vrachtwagenchauffeurs serieus. De sector, EVO en TLN, dringt echter al jaren bij ons erop aan om in Brussel juist de vrije markt te bevorderen. Daarom ontraad ik de motie op stuk nr. 323.

Ik kom op de motie op stuk nr. 324. Daarin vraagt de heer Bashir om geen goedkeuring te geven aan de verplichting tot verregaande marktwerking in de spoorsector. Het verbaast mij niks dat die motie van de SP komt. Met het voorliggende voorstel pleit de Europese Unie voor marktwerking in de spoorsector. Wij pleiten ervoor dat de marktordening, de wijze waarop je het doet, een nationale keuze is. Dat betekent dat wij als land zelf bepalen op welke wijze wij dat vormgeven, zoals wij dat nu ook doen. Wij hebben daarvoor bijvoorbeeld aanbestedingen als mogelijkheid staan. Dat kan uiteindelijk een nationale invulling krijgen. Personeel is beschermd op het moment waarop er een andere aanbieder zou komen. Die discussie voeren wij ook bij het ov. Een derde element is, zoals de heer Aptroot al aangaf, dat het leveren van diensten over de grens door verschillende partijen het grensoverschrijdend vervoer bevordert. Ik ontraad dan ook het aannemen van deze motie.

Ik kom tot slot bij de derde motie van de heer Bashir, de motie op stuk nr. 325. Hij wil graag een sociale paragraaf bij het witboek voegen. Het witboek is een ambitie-document van de Europese Commissie. De landen geven daarop volgende week een reactie en geven dan aan welke ambities zij wel ondersteunen en welke absoluut niet. De Europese Commissie zal dan de meerderheden bepalen en vervolgens al of niet wetgeving voorbereiden.

Het witboek is niet zo specifiek dat je kunt zeggen wat de gevolgen zijn voor personeel, omdat die uiteindelijk zullen blijken uit de verschillende wetten die eruit voortkomen. Je kunt dus geen sociale paragraaf opnemen waarin je bepaalt hoe je omgaat met sociale gevolgen. Wij kunnen alleen van tevoren zeggen dat wij sterk zullen hechten aan de goede afspraken die wij hebben in ons land en dat wij ervan uitgaan dat die afspraken niet slechter worden als er bijvoorbeeld marktwerking gaat ontstaan. Er staan ook heel veel andere voorstellen in dat witboek. Ik vind het volstrekt overbodig en niet reëel om een sociale paragraaf op te nemen. Uiteindelijk zullen de wetten met hun consequenties, zowel financieel als sociaal, moeten worden beoordeeld en die komen terug in dit parlement.

Ik eindig met de bijdrage van de heer Aptroot. Hij heeft zijn motie niet ingediend, maar heeft nog wel een keer benadrukt dat hij zorgen heeft over het derde spoor van de Betuweroute. Ik deel die zorgen. Ik heb ook gezegd dat ik er alles aan doe wat in mijn macht ligt om daarvoor een oplossing te vinden. Ik heb zelfs al even uitgezocht of wij juridische middelen hebben om het af te dwingen. Dat is

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

niet mogelijk, want de overeenkomst uit 2007 is een intentieovereenkomst, waaruit je geen juridische gevolgen kunt trekken. Ik kan wel – en dat zeg ik alvast voorafgaand aan de antwoorden die ik op de schriftelijke vraag zal geven – de commissie vragen om druk uit te oefenen om het derde spoor aan te leggen, omdat dit traject immers onderdeel is van het trans-Europese kernnetwerk.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik stel voor, over de ingediende moties volgende week dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Voorzitter: Verbeet