

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 329

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 juli 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 9 juni 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 mei 2011 met de geannoteerde agenda van de Transportraad 16 juni 2011 (21 501-33, nr. 321);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 mei 2011 met het verslag van de Transportraad van 31 maart 2011 (21 501-33, nr. 319);**
- **het EU-voorstel Witboek Transport COM (2011) (2011Z06414);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 mei 2011 betreffende de kabinetsreactie op het Witboek Vervoer van de Europese Commissie (22 112, nr. 1163);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2011 betreffende de stand van zaken van de stedelijke distributie en LZV's (29 398, nr. 279);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 31 mei 2011 betreffende fiche 1 inzake de mededeling bijstand aan luchtreizigers (22 112, nr. 1179).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Verburg

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Koopmans
Griffier: Snee

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Van Bommel, Van Gent, Koopmans, Monasch, De Rouwe en Van Veldhoven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik open deze vergadering en heet welkom de minister en de woordvoerders.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De staatssecretaris heeft gevraagd of ik namens hem wil antwoorden, omdat hij in andere debatten over de Wet geluidhinder (Swung) zit.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. We hebben een overleg over een van de belangrijkste transportrassen. Het Witboek Transport ligt voor. We staan op het punt de minister op een missie te sturen die verregaande gevolgen zal hebben voor de manier waarop we in Europa de komende decennia de transporten zullen organiseren. Dit vraagt om de visie van de SP-fractie. Mijn fractie wil inzetten op groei waar het kan, zoals in de binnenvaart, maar er daarnaast voor zorgen dat die groei of andere ontwikkelingen niet ten koste gaan van belangrijke verworvenheden en kernwaarden van de maatschappij, zoals het streven naar veilige, efficiënte en sociale omstandigheden voor zowel gebruikers als werknemers, ondernemers en omwonenden. Bij een toekomstvisie dien je je te richten op het vooruit helpen van dingen om alle belanghebbenden tegemoet te komen. In het Witboek Transport wordt te weinig aandacht besteed aan een dergelijke integrale aanpak. Veel effecten van doelstellingen worden buiten beschouwing gelaten. Ik zal dit toelichten aan de hand van een aantal voorbeelden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de heer Bashir spreken over de binnenvaart. Hij is er een warm voorstander van. Ik ben het met hem eens dat het witboek over binnenvaart niet veel zegt. Het zegt onder andere dat Europa er voor moet zorgen dat er voor de binnenvaart goede havens zijn. Aangezien de SP zich graag profileert als pro-binnenvaart ben ik benieuwd of de partij het standpunt rond Maasvlakte 2 heeft geactualiseerd. Daar was de SP altijd tegen.

De heer **Bashir** (SP): Het zal voor de heer De Rouwe geen verrassing zijn dat de SP niet elke dag de standpunten actualiseert, zoals andere partijen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vroeg om een inhoudelijke reactie, dit is een procedureel antwoord.

De heer **Bashir** (SP): Het is een inhoudelijke reactie. We hebben ons standpunt hierover niet gewijzigd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan concludeer ik dat de heer Bashir de binnenvaart belangrijk vindt. Het witboek geeft er onvoldoende over aan, maar de SP zet zelfs een streep door wat er wel in staat. Dit is iets wat voor de binnenvaart goed is en waar de sector blij mee is. De woorden worden hier niet gestaafd met feiten.

De heer **Bashir** (SP): Dat zijn de woorden van de heer De Rouwe. Ik laat ze voor wat ze zijn. Het standpunt van de SP is duidelijk. De partij is een warm voorstander van binnenvaart. Als we daarover spreken, moeten we het niet alleen hebben over de havens, maar ook over de sociale

omstandigheden waarin schippers de afgelopen jaren hebben verkeerd. Ik moet helaas constateren dat toen wij stonden te roepen om deze mensen tegemoet te komen, toen zij het zwaar hadden, wij het CDA niet aan onze zijde vonden.

Bij het internationale transport speelde de Nederlandse trucker decennialang een centrale rol. Nederlandse truckers reden veilig en met de beste vrachtwagens overal naar toe. Die Nederlandse trucker op het internationale transport is nu hard aan het uitsterven. De Poolse, Roemeense of Letse vrachtwagenchauffeur is nu eenmaal goedkoper. Voor een appel en een ei gaan ze op een truck zitten. Zij accepteren dat ze moeten slapen op vluchtstroken en werkweken van 80 uur moeten draaien. De internationale rol van de Nederlandse trucker is dus helaas redelijk uitgespeeld.

Gelukkig rijdt 80% van de Nederlandse truckers voornamelijk binnenlands transport. Daar gaat Brussel wat aan veranderen. In dit witboek staat letterlijk dat de regels rondom cabotage eraan gaan. De cabotage moet worden opgeheven. Cabotageregels zijn de regels waardoor er bij binnenlands transport via de vrachtwagen moet worden voldaan aan een aantal belangrijke regels. Zo moet een chauffeur de juiste opleidingspapieren hebben, zodat niet iedere weggiraat met een tientonner over het asfalt mag crossen. Dat is wel zo veilig. Bovendien moeten er contracten zijn die voldoen aan de cao Vrachtwervoer. Niemand hoort onder het minimumloon te rijden.

Ik kan in een zin duidelijk maken wat het voornemen van Europa betekent voor de Nederlandse trucker. Die is ten dode opgeschreven. Het wordt een uitstervend beroep. Als Nederland akkoord gaat met het afschaffen van cabotageregels is binnen tien jaar waarschijnlijk iedere vrachtwagenchauffeur in Nederland een onderbetaalde Pool, Let of Roemeen. De kabinetsreactie op het witboek is echter nog schokkender. Deze minister vindt het afschaffen van de cabotageregels nog niet ver genoeg gaan. Ik doe allereerst een beroep op mijn collega's om gehoor te geven aan de oproep, die tijdens de hoorzitting klonk. Zorg voor een sociale paragraaf in het witboek. Ga niet akkoord met het afschaffen van de cabotageregels. Dat betekent het gedwongen ontslag van waarschijnlijk honderdduizenden gekwalificeerde truckers. Ik hoor graag een heldere reactie van de minister, anders overweeg ik een motie op dit punt.

In het witboek staan plannen om de laatste barrières voor marktwerking in de spoorsector op te heffen. Concreet betekent dit dat alles wat ook maar iets met de staat te maken heeft, zoals ProRail of de Nederlandse Spoorwegen (NS), van Brussel een prijs op het hoofd krijgt. Alles voor de marktwerking op het spoor. Alles betekent ook in dit geval veel offers. Iedere vorm van samenwerking tussen bijvoorbeeld NS en ProRail wordt door dit voorstel onmogelijk gemaakt. Ik heb een aantal vragen aan de minister. Hoe kan zij dit voornemen rijmen met een aantal beslissingen die zij pas heeft genomen, waarbij de NS en ProRail juist door betere samenwerking problemen moeten voorkomen? Ik noem als voorbeeld het goede streven te komen tot verbeterde reisinformatie. Bovendien heeft dit voorstel van Europa nadelige gevolgen voor het spoorpersoneel. Ik was zelf drie weken geleden in Brussel bij een demonstratie van spoorwerkers uit heel Europa. Spanjaarden, Fransen, Noren, Italianen, een Nederlandse delegatie en vele anderen protesteerden daar zeer duidelijk tegen deze plannen. Namens FNV was de heer Berghuis vorige week bij de hoorzitting. Hij was heel duidelijk over de gevolgen van de plannen uit het witboek voor het personeel op en rond het spoor. Mijn vraag aan de minister is of zij bereid is hier heel kritisch naar te kijken, bijvoorbeeld door de komende dagen nog eens met diezelfde heer Berghuis in overleg te gaan over de gevolgen van het witboek. Ik hoop dat de minister op die manier zal inzien dat ook zij tegen deze plannen over het spoor moet

stemmen, als zij in het belang van de spoorsector en de Nederlandse reiziger wil optreden. Graag hoor ik een toezegging om in overleg te treden.

Tot slot doe ik de minister een hartstochtelijke oproep om op 16 juni niet akkoord te gaan met deze delen van het Witboek Transport. Slecht onderbouwde plannen moeten we nooit steunen. Het witboek hoeft van de SP niet in zijn geheel in de prullenbak, maar moet zeker terug naar de tekentafels. We hopen dat op deze punten een en ander wordt aangepast.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het staat buiten kijf dat wij als Nederland met onze open economie enorm veel successen danken aan de logistieke ligging van ons land. Niet onbelangrijk is dat dit kabinet ervoor heeft gekozen logistiek te benoemen tot topsector. Nederland heeft met de achterlandverbindingen naar Europa veel geld kunnen verdienen, omdat ons land strategisch ligt en er vanuit Nederland heel veel wordt vervoerd. Daarom is het goed dat veel mensen hun boterham verdienen met de logistiek. Die achtertuin van Europa hebben we daarbij nodig. Er is daar nog veel werk aan de winkel. Ondernemers hebben lang niet altijd de ruimte datgene te doen waar ze goed in zijn, het vrij ondernemen. Ik zal een paar voorbeelden geven. De trotse chauffeur die met zijn eco-combinatie niet de grens over mag, terwijl zijn Nederlandse collega met de gewone truck wel de grens over mag, maar zijn lege capaciteit in het land ter plaatse niet mag gebruiken. Wat valt er te denken van het luchtvervoer? Elke dag vliegen onze KLM-kisten over Europa. Zij moeten langs allerlei grenzen omvliegen en ervaren volstrekt onnodige en onnuttige drempels, waar ondernemers en consumenten de dupe van zijn. Europa mag er zijn, de grenzen zijn er helaas ook. Die drempels hebben wij op te lossen, juist voor de ondernemers en juist voor de consumenten. Er valt nog veel te doen.

Daarom is het goed dat we het witboek bespreken en dat Europa zich bemoeit met dit voor Nederland belangrijke onderwerp. Wij willen de voordelen voor Nederland benutten. Juist op logistiek terrein zijn die voordelen er. Bij datzelfde enthousiasme hoort gematigdheid en bescheidenheid van Europa. Niet zelden heeft Europa de neiging door te schieten, bijvoorbeeld in de ideeën in het witboek over stedelijke bereikbaarheid, over sociale kwesties of over belastingen. Dit zijn kwesties waar wij vinden dat burgers, steden en landen zelf aan zet zijn. Europa hoort zich daar niet mee te bemoeien.

In de reactie van het kabinet proef ik de balans, die ik hier schets. Soms mis ik in die reactie wel de scherpte. De heer Bashir heeft daar al een paar voorbeelden van gegeven. Ik noem er een over handhaving. Het is prima dat de EU hierin afstemt, maar het is niet de bedoeling dat de EU binnenkort allerlei autoriteiten en toezichthouders in het leven gaat roepen die zelf regels maken en die gaan handhaven. Ik zie dit ook bij het spoor gebeuren en ik voel daar helemaal niets voor. Graag een reactie van de minister.

Soms zijn handhaven en harmonisatie wel nodig. Ik denk aan de chauffeurs uit de Midden- en Oost-Europese landen (MOE-landen), die hier niet zelden worden uitgebuit. Ik heb het over het menselijke aspect, maar ik wil het ook over het economische aspect hebben van een Nederlandse chauffeur die er op deze manier uit wordt gedrukt. Dat zijn problemen waar Europa zich mee mag en moet bemoeien. Dat waren ook de opmerkingen van de Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV), het Christelijk Nationaal Vakverbond (CNV) en Chauffeurstekomst.nl, die hier terecht aandacht voor vroegen. Ik wil ook op dit punt een reactie van de minister.

Ik ben ook kritisch over de inzet van de EU rond de scheidingen op het spoor. Iedereen heeft zijn eigen taak, de gebruiker, de verlader, de vervoerder, de consument. Ieder heeft zijn eigen rol, maar we moeten goede samenwerking niet onmogelijk maken met de drang om alles te

gaan scheiden. Bij de bespreking van het witboek en de mogelijke uitwerking naderhand, moet er een striktere scheiding komen tussen de doelen en de middelen. Die worden in onze ogen in dit witboek heel regelmatig door elkaar gehaald. Onze stelling is, dat de overheid de doelen dient aan te geven. Laat de samenleving maar bepalen hoe de middelen daarvoor bij elkaar moeten worden gezocht en hoe de doelen kunnen worden bereikt. Heb niet de drang om dingen te regelen vanuit het rijk of vanuit Europa, maar laat het initiatief aan de samenleving. Ik geef er een concreet voorbeeld bij: de binnenvaart. Het is mooi dat er erkenning voor is in het witboek, maar het is vervolgens belachelijk dat er een focus op de binnenvaart ligt vanaf 300 kilometer. Dit witboek stelt dat bij 300 kilometer de binnenvaart pas interessant wordt. Is dat niet een gemiste kans, dat de binnenvaart hier als vervoerder op de kleine afstanden niet wordt genoemd? Wij weten in Nederland toch al veel langer dat de binnenvaart bij 60 kilometer al ingezet kan worden, en dat het schoon en duurzaam is? Gaat de minister Europa op dit punt terugfluiten? Maakt dit onderdeel uit van haar betoog komende week in Europa?

Een ander punt bij het witboek is dat er veel initiatieven in staan, maar geen data. Zo wil het witboek de regels voor de tachograaf herzien en zorgen dat de interne markt verder wordt opengesteld, om ook vervoer in andere landen mogelijk te maken. Dit is het cabotageprincipe. Daarnaast voorziet de Europese Commissie in een harmonisatie van boetes, waardoor er hopelijk snel een einde komt aan de torenhoge en vaak onredelijke boetes in Europa. Dat is heel goed. Het feit dat de Europese Commissie deze beleidsdoelen noemt is fantastisch. Ik had graag data willen zien en concrete voorbeelden.

Wat niet wordt genoemd is het woud aan inefficiënte rijverboden. Blijft dit ongemoeid of ziet de minister kans juist dit volgende week te agenderen in Europa? Wat ons betreft is dat broodnodig.

In dit witboek staan veel zaken die nader moeten worden uitgewerkt. In dit witboek staat ook een focus waarbij wordt gesteld dat de groei van mobiliteit toeneemt. Dat steunen wij en dat is realistisch. Tegelijkertijd mis ik dingen als telewerken. We hoeven niet te berusten in het idee dat het altijd meer, meer, meer moet zijn. We moeten ook kijken naar nieuwe technologieën en nieuwe mogelijkheden, waarbij vervoer soms niet nodig is. Het voorbeeld van telewerken mis ik geheel in het witboek. Ik wil vragen wat de minister daarvan vindt. Is zij bereid dit mee te nemen in haar bespreking met de Europese collega's?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil dit algemeen overleg beginnen met de reactie die de minister ons heeft gestuurd op het Witboek Transport. Het is in onze ogen eerder een blauwdruk dan een witboek. Mijn voornaamste punt van kritiek is dat je in de kabinetsreactie een blinde vlek van de minister ziet voor de kleur groen. Dat vindt de GroenLinks-fractie erg jammer. Zo zoetjes aan begint het gebrek aan ambitie van de minister op dat vlak wel op te vallen. Dit is iets wat ons niet blij stemt. Nederland loopt in Europa op steeds meer terreinen achteraan. Nederland begint zelfs openlijk aan de rem te trekken als Europa doelstellingen formuleert die noodzakelijk zijn om generaties na ons ook nog wat te kiezen te geven. Dat is ook rentmeesterschap, wil ik tegen de heer De Rouwe zeggen. Het zijn doelen die met de juiste middelen best haalbaar zijn.

De Europese Commissie heeft voor de periode tot 2050 voorgesteld dat de sector verkeer 60% minder broeikassen mag uitstoten, moet uitstoten zou je kunnen zeggen. De minister noemt dat ambitieus. Ik denk dat het een minimum is, maar laten we van dat cijfer uitgaan. Wat vervolgens vreemd is, is dat de minister schrijft dat de doelstelling niet bindend mag zijn voor de sector. Hoezo niet bindend, vraag ik me af. Mag ik er op wijzen dat we bijvoorbeeld de energiesector en de industrie wel verplichte doelstel-

lingen opleggen, althans via het zogenaamde emissiehandelssysteem (ETS)? Die kunnen in 2050 oplopen tot 90%. Mijn indringende vraag aan de minister is waarom de vervoerssector de dans hier mag ontspringen. Ik zou dat bijna oneerlijke concurrentie willen noemen. Graag een reactie van de minister daarop.

Met het einddoel mag niets mis zijn, het tussendoel schiet ernstig te kort. Het is niet realistisch om te verwachten in 2050 60% minder CO₂ uit te stoten in deze sector, maar tot 2030 ruimte te geven tot 8% extra uitstoot. Dan zadel je de generatie na ons op met de problemen. Natuurlijk schrijdt de techniek voort. De heer De Rouwe sprak al over telewerken. Tegelijkertijd gaan we steeds meer rijden en vervoeren. Je hebt echt overspannen verwachtingen van de techniek, als je denkt dat je daarmee alles kunt oplossen. Of heeft de minister een goede onderbouwing hiervan? Ik wil graag een meer realistisch tussendoel voor 2030, bijvoorbeeld 15% reductie ten opzichte van 1990 in plaats van 8% groei. Graag een reactie van de minister.

Afgelopen dinsdag gaf de Europese Commissie Nederland een gevoelige tik op de vingers. In de zogenaamde landenspecifieke aanbevelingen bekritiseert de Commissie de schrale hervormingsagenda van Nederland, waarbij ze speciaal wijst op het schrappen van de plannen voor de kilometerheffing en de gebrekkige investering in het spoor. Toevalligerwijs nam datzelfde Europese Parlement de richtlijn aan rond het Eurovignet, waarbij lidstaten worden aangemoedigd een reële prijs te verbinden aan de kosten van vervuiling, infrastructuur en files voor de vrachtsector. Een kilometerheffing dus. Misschien kan de geestverwant van de minister, mevrouw Kroes, nog eens uitleggen welke andere oplossingen zij voor ogen heeft om Nederland bereikbaar te houden dan de asfaltagenda van deze minister. Hans Smit van het Havenbedrijf is ook voor een kilometerheffing. Concreet is mijn vraag aan de minister wat de Nederlandse regering gaat doen met dit advies van de Europese Commissie.

Ooit riep minister Eurlings de Belgen op mee te doen met onze vrachtheffing, nu vraagt de heer Rutten hen daar vanaf te zien. Nederland is stilaan een eiland in Europa aan het worden. Het is een belastingparadijs voor het vrachtverkeer, nog steeds een van de meest vervuilende sectoren van ons land. De minister schrijft dat het geen probleem is dat de prijs in de vervoerssector de daadwerkelijke maatschappelijke kosten niet weerspiegelt. Ze schrijft geen doelstellingen te willen voor de modal shift en ze wil geen bindende doelen. Waar Nederland ooit een voorloper was in Europa hangen we nu aan de rem. Ik vind dit een pijnlijke constatering. Ik denk niet dat de minister de vrachtsector er uiteindelijk een dienst mee bewijst. Door de sector nu met zijden handschoenen aan te pakken, sluit de minister de ogen voor het feit dat onze olie opraakt. Wat gebeurt er dan? Terecht wordt in het witboek gesteld dat de problemen rond de grootschalige introductie van biobrandstof nog lang niet zijn opgelost. Elektrische auto's staan vooralsnog in de kinderschoenen en technologische innovatie gaat juist bij de grootverbruikers zeevaart, scheepvaart en wegtransport, helaas niet zo snel als we zouden hopen. Nu denken wellicht een aantal collega's inclusief de minister dat hier een zwartkijker zit. Dat is niet het geval. Ik ben niet degene die dit constateert, dat doet de Europese Commissie.

Wat gaat de minister doen om de door haar als ambitieus bestempelde doelen te halen? Het blijft mij veel te stil op dit vlak. De minister geeft aan waar ze tegen is, maar niet waar ze voor is. Waar blijft het plan om bedrijven achter de broek te zitten om flexwerken te omarmen? Wanneer komen de vergezichten van de minister voor modernere openbaar vervoerssystemen in de Randstad? Waarom is de minister zo bang om het principe «de vervuiler betaalt» te gebruiken als motor voor innovatie? Een korte opmerking nog over de langere en zwaardere vrachtwagens (LZV's). Daar staat GroenLinks zeer sceptisch tegenover, vooral omdat dit concurrentie geeft met de binnenvaart en het spoor. Ik wil daarover graag

een reactie van de minister horen. Naast dat wij niet enthousiast zijn over deze ontwikkeling, vinden we ook dat veel meer geïnvesteerd moet worden in het vervoer over spoor en via water. Dat is duurzamer.

De fractie van GroenLinks vindt het een goed punt dat er cabotage is, dat je in een ander land vracht mag vervoeren. Het kan milieuwinst opleveren. Ik verbind er wel een voorwaarde aan. De controle op de arboregels moet goed zijn en de sociale paragraaf, de rijtijden en fatsoenlijk loon, moet worden nageleefd. Ik vraag de minister of ik daar van uit kan gaan en of dit goed wordt geregeld.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is inderdaad een belangrijke Transportraad. Ik sluit me aan bij sommige opmerkingen van collega's, bijvoorbeeld bij de heer De Rouwe die zegt dat binnenvaart ook goed in te zetten is voor afstanden minder dan 300 kilometer. Goede voorbeelden in Nederland zijn de Heinekenbrouwerij in Zoeterwoude, die alles in Alphen aan de Rijn op het schip zet. Dan gaat het verder de gehele wereld in. Het nieuwe systeem voor de gebruikersvergoeding in het Eerste Spoorpakket schijnt deels haaks te staan op het Nederlandse systeem. Ons is niet helemaal duidelijk wat het is en waar de problemen zitten. Daarop wil ik graag een toelichting van de minister. Er wordt gesproken over gedifferentieerde gebruikersvergoeding spoor naar geluid, maar daar is geen meerderheid voor. Geluid is wel een probleem. Zouden we dan niet meer moeten denken aan de Euronormen die we voor auto's hebben? We praten in andere vergaderingen over de Swung. Nu duurt dat bij spoor langer, omdat het materieel langer meegaat, maar als we het bij de bron aanpakken voorkomen we veel andere dingen.

In de Verordening European Maritime Safety Agency ((EG) nr. 1406/2002) is een uitbreiding van taken voorzien. We hebben het idee dat het meer is dan er nu aan verplichtingen geldt. We willen weten of die nieuwe taken het rijk en ook het particuliere bedrijfsleven extra geld kosten.

Collega Huizing heeft al eerder gesproken over de scheepvaart, de uitstoot en het zwavelgehalte. Er is door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gesteld dat de maximaal toegestane uitstoot 0,1% moet worden per 2015, terwijl dat in de rest van de wereld een veelvoud is. Wij zijn er voor om iets vooruit te lopen op de rest van de wereld. Dat doen we nu ook, maar we willen de volgende stap pas zetten als de rest van de wereld naar 0,5% gaat. Is dat in 2020, dan maken wij op dat moment de stap naar 0,1%. Een beetje vooruitlopen kan, maar er moet een concurrentiemogelijkheid voor onze eigen havens blijven. Anders gaan schepen niet naar Rotterdam en ook niet naar Antwerpen en zijn we veel handel kwijt. Het Witboek Transport is uitermate belangrijk. Het is een ambitieus plan voor de lange termijn. Het moet wel realistisch en verstandig zijn. 60% CO₂-reductie vinden wij erg ambitieus, maar op zich is dat niet het grootste probleem. Wij vinden wel dat er voorstellen in zitten die echt onverstandig zijn, gewoon een beetje dom zelfs. Dat is bijvoorbeeld het voorstel dat er geen auto's meer op conventionele brandstoffen de steden in mogen. Het moet straks allemaal elektrisch zijn. Dat staat er letterlijk in. Dat is een klassieke fout. We hebben het er vaker over, ook met de PvdA. Je moet objectieve normen voorschrijven, niet één product of één techniek. Als je ziet dat Volkswagen in kleine serie komt met een auto die 0,9 liter per 100 kilometer verbruikt, zeggen we dat het prima is dat er steeds scherpere normen komen. Maar schrijf niet één techniek voor. We willen de minister vragen of ze dit in de Transportraad en bij het debat over het witboek wil inbrengen.

Wij vinden de verschuiving van 15% voor het middellange afstandsvervoer van weg naar spoor en water een mooi streven. Het is alleen haalbaar als je zorgt dat je mensen verleidt. Dwingen kan niet. Dat schrijft de minister ook. Transportbedrijven en verladers moeten worden verleid om meer van spoor en water gebruik te maken. Dan kom ik bij onze grote zorg. Wij zouden graag willen dat er meer gebruik wordt gemaakt van de

Betuweroute. Ik heb al herhaaldelijk gevraagd hoe dat zit. In het overleg in december heb ik gezegd dat ik twijfel aan de haalbaarheid. Ik krijg berichten uit Duitsland dat het helemaal niet gereed is in december 2013, zoals vanuit Duitsland regelmatig is gezegd. Ik ben afgelopen maandag een dagje naar Duitsland gegaan, met de collega's van de FDP op pad. Ik heb het tracé Emmerich-Oberhausen bezocht. Ik ben in het informatiecentrum voor Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen geweest. Ik heb met de burgemeester, gemeenteraadsleden, spoordeskundigen, en een woordvoerder van Deutsche Bahn gesproken. En wat blijkt? Zij zeggen allemaal dat de verhalen die wij officieel vanuit Duitsland te horen krijgen, niet kloppen. December 2013 is niet haalbaar. Als alles meezit, wordt het 2015 tot 2017. Waarschijnlijker is 2020. Van de twaalf ruimtelijke orderingsprocedures zijn er drie gestart. Die zijn vervolgens gestopt, omdat het cijferwerk over moet. Ze gaan later dit jaar starten en volgend jaar starten de andere negen plannen. De Duitsers zeggen dat er geen harde toezegging is voor de financiering, voor het geld voor het derde spoor. Een deel van de Duitsers zegt dat het aan andere projecten is gegeven, dat het geld er helemaal niet meer is. Niet iedereen kan dat overigens bevestigen. Dit betekent realistisch gezien oplevering in 2020 of later. Dan lopen wij in Nederland vast. De A15 wordt verbreed, maar tijdens de verbouwing is er minder capaciteit. Maasvlakte 2 gaat open maar alles komt bij Emmerich vast te staan. Wij vinden dat dit een noodsituatie is. Wij willen van de minister weten of zij deze informatie ook heeft. Als onze informatie klopt, dat de Duitse verhalen niet kloppen, wat gaat de minister dan doen? Wil zij bij de Transportraad en tijdens een eventuele extra afspraak met Herr Dr. Ramsauer duidelijk maken dat het afgelopen is? We hebben een keiharde afspraak. Er zou een Europees spoornet worden aangelegd. Wij hebben miljarden geïnvesteerd en Duitsland laat het op 73 spoorkilometers afweten. Onze goederen kunnen daardoor de rest van Duitsland niet in, niet naar het achterland, niet naar Zwitserland en Italië. Wij willen dat het kabinet snoeihard ingrijpt, met de minister van Buitenlandse Zaken of de premier. De minister moet iedereen inzetten. We willen dat er nu wat gebeurt. In Nederland ontstaat een drama voor het vervoer van de goederen van de Rotterdamse haven naar de rest van Europa.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap alle opmerkingen over de Betuwelijn. Daar is recent in de Kamer over gesproken. Dat zal de heer Aptroot nu wel gaan herhalen. Heeft de VVD-fractie ook een opvatting over het witboek waar we vandaag over spreken?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een paar opmerkingen over het witboek gemaakt, bijvoorbeeld het feit dat je normen moet hebben. Ik heb me aangesloten bij een paar opmerkingen van collega's, zoals meer aandacht voor de binnenvaart van de heer De Rouwe. Dat spaarde spreektijd. Rond cabotage vinden wij het prima dat de regels verdwijnen, want dan krijg je dat de vrachtwagens niet leeg rondrijden, wat de SP kennelijk wil. Dat is heel slecht voor het milieu en uiteindelijk voor de consument.

De heer **Bashir** (SP): Ofwel de heer Aptroot is niet goed op de hoogte van de feiten, ofwel hij probeert ons als SP iets in de schoenen te schuiven. Als er goede regels zijn rond cabotage, hoef je niet met een lege vrachtwagen te rijden. Je kunt er met een goede planning voor zorgen dat de buitenlandse chauffeurs die naar Nederland komen niet leeg terug hoeven te rijden en vracht mee kunnen nemen. Nu al is het zo dat men drie keer binnenlandse Nederlandse ritten mag maken. Mijn vraag is hoe ver die marktwerking en die concurrentie moeten gaan. Mag dit ten koste van alles gaan, bijvoorbeeld ten koste van onze truckers die straks waarschijnlijk in groten getale ontslagen zullen worden?

De heer **Aptroot** (VVD): In de branche is grote behoefte aan truckers. Er is een tekort aan vakmensen. Ik hoop dat de sector voldoende mensen in Nederland kan werven. Dat is echt heel belangrijk. Natuurlijk mag niet alles. Daarom is het goed dat we bijvoorbeeld de rij- en rusttijdenregeling hebben. Die moet voorkomen dat het schrikbeeld ontstaat dat mensen week in, week uit 80 of 90 uur achter het stuur zitten, het schrikbeeld dat de heer Bashir schetste. Wij vinden dat de regels er moeten zijn en duidelijk moeten zijn. Daarop moet worden gecontroleerd, met boetes die enigszins vergelijkbaar zijn tussen landen. De Nederlandse trucker wordt in het buitenland vaak extra hard aangepakt, omdat dat een manier schijnt te zijn om te proberen de Nederlanders van het Europese wegennet weg te houden. Dat willen wij niet.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp uit de woorden van de heer Aptroot dat hij de cabotageregels wil schrappen. De chauffeurs moeten straks waarschijnlijk tegen zeer slechte voorwaarden gaan werken. Moet alles er aangaan ten koste van concurrentie en een beetje extra winst voor grote bedrijven?

De heer **Aptroot** (VVD): Het gaat er helemaal niet om dat alles er aan gaat. Het gaat er om dat wij vinden dat je de zaken moet regelen, zoals ze bedoeld zijn. De heer Bashir zei dat een chauffeur altijd het minimumloon moet kunnen verdienen. In de cao staan voorwaarden die gunstiger zijn dan het minimumloon. Die zou ik niet willen afschaffen. Dat moet de sector zelf weten. Ik vind dat de rij- en rusttijden moeten worden gehandhaafd, maar ik vind niet dat je de cabotageregeling zou moeten gebruiken om mensen werk uit handen te nemen. Op een terugreis moet de vrachtwagen gevuld kunnen zijn. Dat is slecht voor onze transportondernemingen, dat is slecht voor de truckers. Het beleid met betrekking tot de LZV's vinden wij geweldig. Als je die grote jongens kunt inschakelen, bereik je twee dingen. Je krijgt minder verkeersbewegingen, minder uitstoot en efficiënter vervoer. Als je bovendien wilt dat stedelijke distributie spontaan ontstaat, helpt het dat de heel grote jongens naar de stad rijden. Bedrijven zijn dan gedwongen op een andere manier de stad in te distribueren. Het mes snijdt aan twee kanten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb hier een vraag over. De heer Aptroot gaf tussen neus en lippen door aan dat hij de binnenvaart en het vervoer over spoor belangrijk vindt, gezien zijn grote zorgen rondom het vervolg van de Betuwelijn. Nu is het zo dat met de LZV's wel degelijk concurrentie ontstaat met dit soort vervoersstromen. Die LZV's komen er met name om het hoofd boven water te houden. Ze zorgen voor steeds pittiger concurrentie en gaan steeds grotere hoeveelheden over de weg te vervoeren. Bij de heer Aptroot is het allemaal en en en. Is hij niet geïnteresseerd hoe zich dat tot elkaar verhoudt?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb het Alpherium, het modale overslagstation in Alphen aan de Rijn, bezocht. Dat Alpherium kan alleen draaien omdat de Heinekenbrouwerij met LZV's op een efficiënte manier een enorm grote lading op één truck zet, de kortst mogelijk route neemt naar het overslagstation en het daar op het binnenvaartschip gaat. Dat schip gaat naar de haven van Rotterdam. Met een paar kilometer wegvervoer met efficiënte LZV begint de keten waarmee het bier tot in de Verenigde Staten en Zuid-Amerika gaat. Die LZV's dragen bij aan efficiënt transport en zorgen dat het makkelijk overgezet kan worden op de binnenvaart.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat mij er niet om dat het op bier moet varen, het gaat mij erom het in het grotere geheel te bezien waarop je wenst te investeren en wat je toekomstperspectief is. De heer Aptroot

noemt één voorbeeld. Als je het in zijn totaliteit bekijkt, heeft de binnenvaart het heel moeilijk. Als je kijkt naar het spoor zijn er problemen rondom de Betuwelijn. Ondertussen zie je wel de ontwikkeling van de LZV's. Het is maar de vraag of je dat heel grootschalig moet gaan promoten of dat de heer Aptroot bereid is tot het maken van een keuze.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zie niets in keuzes waarbij je probeert het ene te bevorderen door het andere onredelijk of onmogelijk te maken. De praktijk laat juist zien dat de combinatie van LZV's met binnenvaart of de combinatie van LZV's en stedelijke distributie de perfecte manier is.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik concentreer me op een aantal punten, mede in het licht van een aantal debatten dat de afgelopen tijd heeft plaatsgevonden. Als je dit witboek leest, komt de discussie over de verhouding tussen ProRail en de NS terug, mede in het licht van de windproblematiek. Zoals we weten zijn we de afgelopen jaren te vaak het braafste jongetje van de klas geweest in Europa. Dat heeft zich onder andere behoorlijk gewroken op de informatievoorziening naar de reizigers tijdens de afgelopen winter. Er zijn door de minister afspraken gemaakt met ProRail en de NS om die samenwerking te verbeteren. Bij de informatievoorziening komt het primaat bijvoorbeeld bij de NS te liggen. Onze vraag is in hoeverre de punten uit het witboek op gespannen voet staan met de afspraken, die de minister heeft gemaakt om de problemen met het winterweer niet nog een keer te laten terugkeren. De reiziger moet niet het kind van de rekening zijn van allerlei zaken die ons door Europa worden opgelegd.

Verschillende vervoerders, waaronder NS, vrezen dat deze regelgeving allerlei administratieve lasten met zich mee brengt, omdat verschillende zaken in andere entiteiten moeten worden ondergebracht. Dit betekent extra kosten die uiteindelijk bij de door ons zo geliefde reiziger terecht komen. De vraag is of dit zo is en of er maatregelen kunnen worden genomen om dit soort zaken waar niet nodig van tafel te halen. Uiteindelijk komen de kosten bij de reiziger terecht.

Wat allemaal is gezegd over de cabotageregeling komt neer op sociale dumping, waardoor een eerbiedwaardig vak als vrachtwagenchauffeur voor Nederlanders haast onmogelijk wordt gemaakt. Het is een discussie die bij de Dienstenrichtlijn al vele malen is teruggekomen. We moeten er alles aan doen om dit te voorkomen. Vanzelfsprekend moeten we niet de belachelijke situatie hebben, die we hebben gehad rond Schiphol. Een taxi mocht wel naar Amsterdam met een passagier, maar moest vervolgens leeg terug. Het feit dat mensen hier naar toe rijden met een vracht en hier lang kunnen blijven rijden tegen heel andere condities dan de Nederlandse vrachtwagenchauffeur, moeten we zien te voorkomen. Het leidt te vaak tot oneerlijke concurrentie. Op de diensten die dat soort zaken moeten inspecteren en moeten handhaven wordt vaak zwaar bezuinigd of ze krijgen geen prioriteit. Het zou voor de PvdA-fractie buitengewoon schadelijk zijn als het kabinet echt de lijn wil ondersteunen dat die cabotageregeling zou worden afgeschaft. Gelukkig hebben ook anderen voor mij er ook al op gewezen. Het is niet anders dan sociale dumping, zo is in het verleden ook in andere sectoren gebleken.

De heer Aptroot maakte een terecht punt over het doel- of middelcriterium. Een van de grote verdiensten waarom wij het als Westen beter doen dan op veel andere plaatsen in de wereld, is dat wij technologische innovatie als motor van vooruitgang zien. Het zou niet goed zijn om te zeggen dat de technologische vooruitgang zich maar op een punt mag focussen. Het moet juist de inzet van iedereen zijn, van de markt, de universiteiten en de overheid, om de middelen zo in te zetten dat we de creativiteit maximaal kunnen krijgen. Uiteindelijk mag best een keuze worden gemaakt om ergens op in te zetten. Dat is prima. Maar we moeten niet van te voren iets dichttimmeren. Dat doodt creativiteit die volgens

onze fractie vaak de voorsprong is die we hebben in de concurrentie met de andere landen.

Het CDA is gisteren door haar gedoogpartner verweten dat ze de Nederlandse belangen heeft verkwanseld in Brussel. Ik laat dat tussen het CDA en de PVV. De tekst die de heer De Rouwe naar voren haalde is ons uit het hart gegrepen. Europa moet niet doorschieten in haar bemoeienis. Het is goed als we aangeven waar we in regelgeving gezamenlijk kunnen optrekken, maar Europa moet vervolgens niet allerlei zaken voor ons willen gaan regelen of opdragen. Europa moet niet gaan zeggen hoeveel er in infrastructuur moet worden geïnvesteerd. Ik denk dat dit ook in de toonzetting van de minister moet terugkomen. Samenwerken waar je moet samenwerken, maar de uitvoering en de invoering worden zo goed mogelijk overgelaten aan waar subsidiariteit mogelijk is. Dat is ons verzoek. We moeten zien te voorkomen dat het teveel een nieuwe Europese dienst of ambtenarij wordt. In dat licht heb ik een laatste vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik mag toch aannemen dat de opmerking van zonet niet te maken heeft met de klimaatdoelen die Europa stelt. Kan de heer Monasch wat voorbeelden noemen van zaken waarmee Europa zich niet moet bemoeien?

De heer **Monasch** (PvdA): Dat zal ik doen. Ik aarzel even, omdat ik gisteren met grote verbazing heb gelezen dat de GroenLinks-fractie in het Europees Parlement al op twee terreinen voorstelt dat de Europese belastingheffing geïnd moet worden. Dat moet vervolgens via Europese ambtenarij en diensten worden ingezet. Dat zijn zaken die wij niet willen. Als je al vindt dat je in Europees verband zaken gezamenlijk moet heffen, bijvoorbeeld op internationaal betalingsverkeer of op vluchten, dan moeten de middelen, de bestedingen over de landen verdeeld worden. Het moet daar besteed worden. Er moet niet nog een aparte laag bovenop komen, zoals de woordvoerder van GroenLinks in het Europees Parlement helaas heeft bepleit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat de heer Monasch geen antwoord heeft op mijn vraag. Hij gebruikt een interessante afleidingsmanoeuvre. Die truc ken ik ook. Mijn vraag was waar hij vindt dat het minder kan, als het gaat om Europa op dit vlak. Het mag niet zo zijn dat de PvdA-fractie de klimaatdoelen die de Europese Commissie stelt, ook te ver vindt gaan.

De heer **Monasch** (PvdA): De heer Aptroot probeert me in dezen te souffleren. Dat wordt op zich op prijs gesteld in een vrije samenleving, ik geef er alleen geen gehoor aan. Dit punt is precies de bevestiging van mijn betoog. We moeten gezamenlijk de doelstellingen afspreken, maar vervolgens kijken hoe dat zoveel mogelijk met maatwerk in eigen landen kan worden ingevuld. Dat laat onverlet dat je gezamenlijke afspraken maakt.

Er is een punt dat niet in het witboek wordt verwoord, maar wel goed gebruik is in de Kamer. Als er voorstellen worden gedaan, wordt aangegeven wat de financiële consequenties zijn. Dat is geen gebruik in stukken uit Europa. Er worden witboeken neergelegd. Wat zich in het licht van de Europese discussie die nu gaande is langzaam begint te wreken, is dat de Europese Commissie na een aantal jaren zegt dat er allemaal Europese taken zijn bijgekomen en daar de rekening voor presenteert. Dat is een van de bronnen van het conflict dat we op dit moment met Brussel hebben. De vraag is om in de Transportraad het punt naar voren te brengen dat financiële consequenties in een vroeger stadium inzichtelijk worden gemaakt, voordat landen gaan zeggen of iets een goed plan is of niet. Het lijkt ons een slechte zaak om in de toekomst steeds in een debat te raken. Als er extra taken zijn waarvoor geld nodig is, laten we dat dan in

het begin van de discussie bespreken, in plaats van dat een rekening vijf jaar later wordt ingediend.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik heb me de afgelopen weken enorm verbaasd over de ronduit positieve en laconieke reacties van onder meer onze minister, maar ook veel belangenorganisaties. Ze hebben kleine kritiekpuntjes, maar het eindoordeel was meestal vooral positief. Ik moet zeggen dat ik voor het eerst aan mijzelf ging twijfelen. Wij zijn een Europa-kritische partij en ik zal een geheim vertellen. We hebben in mijn kantoor een gescheiden afvalinzameling. Een witte bak voor de witboeken, en een groene bak voor, de collega's kunnen de zin afmaken.

Voorzitter: Van Gent

De heer **Van Bommel** (PVV): Gelukkig was daar tijdens de hoorzitting de heer Koenders, als vertegenwoordiger van de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Hij had wel met een nuchtere blik naar het Witboek Transport gekeken. In klare taal durfde hij de consequenties te benoemen. In tegenstelling tot zijn belangenorganisatie overzag deze man duidelijk wat er als gevolg van deze door eurofilie ingegeven maatregelen staat te gebeuren. Onze Nederlandse transport- en vervoersector wordt namelijk door het Witboek Transport de nek omgedraaid. De cabotageregeling wordt afgeschaft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Af en toe aan jezelf twijfelen kan heel gezond zijn, maar deze vraag gaat over de heer Koenders. Hij was heel uitgesproken over zijn zorgen. Ik vroeg hem toen of hij dacht dat we hier meer of minder Europa voor nodig hebben. Zijn antwoord was heel duidelijk dat we daar meer Europa voor nodig hebben. Heeft de heer Van Bommel dat ook gehoord?

De heer **Van Bommel** (PVV): Mijn collega was bij de hoorzitting. Ik moet van zijn bevindingen uitgaan. Ik moet wel zeggen dat wij niet automatisch alles volgen, maar de zorgen die hij had nemen we serieus. Wij zijn voor economische samenwerking, maar niet voor ecologische samenwerking.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan snap ik niet waarom de heer Van Bommel in dit verband over eurofilie spreekt. De persoon waar hij veel waarde aan hecht, vroeg juist om hier te werken naar meer Europa. Is de heer Van Bommel bereid in dit geval de stem van de burgers te volgen en te zeggen dat we gaan pleiten voor meer Europa op dit terrein?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik ben bang dat als we de stem van de burgers gaan volgen, en een door mevrouw Van Veldhoven geliefd referendum gaan houden, we een uitkomst van 99-1 tegen dit soort regelingen krijgen. Ik denk niet dat dit de weg is die zij graag zou gaan. Ik kom nu met voorbeelden die de heer Koenders heeft gegeven. Als mevrouw Van Veldhoven mij mijn betoog laat afmaken, kan zij horen wat zijn bevindingen waren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik constateer graag dat de PVV niet naar de burgers wil luisteren, dat is nieuw.

De heer **Van Bommel** (PVV): Wij willen wel naar de burgers luisteren. Ik zeg net dat 99% tegen zou stemmen, en misschien 1% voor. We luisteren wel, maar er is geen referendum.

De cabotageregeling wordt afgeschaft. Dat betekent dat MOE-landers tegen erbarmelijke salarissen de banen van onze Nederlandse vrachtwagenchauffeurs in zullen pikken. Dat zullen onze transport- en logistieke bedrijven moeten laten gebeuren. Ook willen zij het hoofd boven water

houden, omdat zij door overige maatregelen in het Witboek Transport fors op kosten worden gejaagd. Voor hen staan onder meer de volgende posten op stapel: extra milieuheffingen, Europese kilometerheffingen, verplichte modal shifts, beperkingen van de voertuigomvang, Europese milieuzones en -venstertijden, geen toegang meer tot de binnensteden en milieuvriendelijke banden. Dit wil Europa met wet- en regelgeving vastleggen. Ik ben een beetje teleurgesteld. Wij als kabinet, zeg ik richting de minister, zetten met minister Verhagen grote stappen op het vermindere van regeldruk en regelgeving. Als ik dan dit zie, staat dat lijnrecht tegenover de lijn die Nederland momenteel voorstaat. Hoe staat de minister daarin? Het is toch gewoon schandalig. Dit soort uitgebreide boekwerken wordt geproduceerd door afdelingen waar waarschijnlijk verborgen werkloosheid is. Daar zitten heel veel ambtenaren te broeden op dit soort regeltjes. Ik vind dat heel ernstig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil van de heer Van Bommel weten of hij liever heeft dat alle landen hun eigen regeltjes maken, waardoor truckchauffeurs knettergek worden als ze van het ene naar het andere land rijden. Ze moeten weer uitstappen, papieren laten zien, verantwoording afleggen, omdat er andere handhavingsregels zijn. Dat is het voorbeeld van de heer Koenders. De heer Van Bommel zei dat hij hoopte dat hij een beetje eurokritisch was, terwijl de heer Koenders juist zei dat het in Europees verband geregeld moet worden. Ik vind dat de heer Van Bommel wegduikt. Hij mag, nee moet kritisch zijn over Europa. Daar steun ik hem in. Maar schiet hij niet een beetje door, misschien voor de publieke opinie?

De heer **Van Bommel** (PVV): Als ieder land afzonderlijk net zo goed regelvermindering gaat doen als Nederland, is dat prachtig. Ik praat over minder regeldruk. Als Europa in het kader van economische samenwerking met een witboek komt voor het afschaffen van allerlei barrières, dan zou ik positief zijn. Het is niet zo dat ik, als ik het woord Europa hoor, meteen in een kramp schiet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als dat zou gebeuren, is bemoeienis onnodig en kunnen de heer Van Bommel en ik elkaar de hand schudden. De praktijk is, net als wat de desbetreffende chauffeur zei, dat er in verschillende landen met verschillende maten wordt gemeten. Het als-scenario dat de heer Van Bommel hier schetst is niet aan de orde. Als er een suggestie komt om het niet Europees te regelen, wil de heer Van Bommel dan dat alle landen het apart regelen? Hij moet kiezen, dat is zijn werk.

De heer **Van Bommel** (PVV): Als het resultaat van de Europese bemoeienis dit soort gedochten wordt, heb ik liever dat de landen het apart regelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Van Bommel maakt zich denk ik terecht zorgen om arbeidsplaatsen in Nederland. Die zorg hebben we allemaal. We willen werkgelegenheid in Nederland houden. Denkt de heer Van Bommel werkelijk dat de werkgelegenheid in Nederland erop vooruit zal gaan als alle landen zelf hun regels kunnen gaan stellen en truckers uit andere landen niet gebonden zijn aan dezelfde regels zoals we die in Nederland hebben? Of zouden ze meer baat hebben bij een gelijk speelveld, waarbij dezelfde regels gelden voor iedereen? Wat zou het meest gunstige zijn voor de werkgelegenheid in Nederland?

De heer **Van Bommel** (PVV): Het meest gunstige voor de werkgelegenheid in Nederland is in ieder geval niet dat hier allerlei mensen kunnen werken die tegen erbarmelijke salarissen gaan concurreren met onze sector. Mevrouw Van Veldhoven zal ook tegen de afschaffing van de

cabotageregeling zijn, neem ik aan. Dat horen we zo meteen. Het gelijke speelveld kan een economisch belang hebben, maar ik noem net een rij maatregelen die daar niets mee te maken hebben. We praten denk ik over verschillende dingen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Van Bommel pleit voor aparte sets van nationale regels. Dat gaat verstoring van het gelijke speelveld opleveren. Ik kan hem op een briefje geven dat de Nederlandse chauffeurs dan slechter af zullen zijn, dan wanneer wij er voor zorgen dat overal in Europa de regels gelijk zijn en er op gelijke wijze wordt gehandhaafd. De heer Koenders vroeg hierom. De heer Van Bommel zegt dat hij de zorgen van de heer Koenders deelt. Waarom deelt hij niet zijn oplossing?

De heer **Van Bommel** (PVV): Dit heb ik net ook al gezegd. Als het zo zou zijn dat Europa zou pleiten voor een verminderde regeldruk, zou ik daar heel constructief naar willen kijken. Als er een gelijk speelveld is, krijgen we niet allemaal barrières maar kunnen we juist economisch vooruit. We zouden minder regels moeten hebben en geen ecologische samenwerking. Minder regels is het belangrijkste waar het om draait.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik denk dat we dichter bij elkaar zitten dan in eerste instantie lijkt. Ik hoor de heer Van Bommel zeggen dat in Nederland burgers soms last hebben van het geluid van het verkeer, maar we willen het verkeer wel laten rijden en liefst de wegen nog wat uitbreiden. Dat vindt de VVD. Hoe denkt de PVV daarover? Is het dan niet verstandig om in Europees verband, zoals we voor uitlaatgassen strengere Euronormen krijgen, te zeggen dat we voor de gehele Europese markt komen met normen voor stillere banden? Dan kost het de consument bijna niets, want voor een markt van bijna 25 mln. een paar aanpassingen doen is niet zo ingewikkeld. Onze burgers hebben er profijt van, want het wordt stiller langs de snelweg. Dan is iedereen blij. Met die ene grote markt in Europa kunnen we met een enkele regel zorgen dat iedereen de winnaar is.

De heer **Van Bommel** (PVV): Het gaat mij om de veelheid van regels. De heer Aptroot haalt er één voorbeeld uit. Ook daarvoor zijn wij niet echt te porren. De PVV is een Europa-kritische partij. Hij haalt er één ding uit, maar dit witboek is een waslijst van maatregelen. Dit zit er in, maar ik trek één lijn. Zolang dit soort plannen uit Europa komen, moeten wij ons daar hevig tegen verzetten.

De heer **Bashir** (SP): Als we historisch terugkijken, zien we dat de Nederlandse truckers veilig overal naar toe reden. We zien nu dat hun internationale rol steeds meer raakt uitgespeeld, omdat ze zwaar worden beconcurrerd door mensen die heel laag betaald worden. Als we die lijn doortrekken, Europa zijn zin krijgt en de cabotageregeling wordt afgeschaft, is de Nederlandse trucker ook in Nederland ten dode opgeschreven. Is de heer Van Bommel op het gebied van cabotageregels niet heel duidelijk tegen de minister – tot hier en niet verder – want de cabotageregels mogen niet worden afgeschaft?

De heer **Van Bommel** (PVV): Dat heb ik net al in mijn betoog al gedaan. Daarin vinden wij elkaar. De cabotageregels mogen niet worden afgeschaft.

Europa bepaalt straks hoe je als ondernemer, maar liefst ook als consument, je producten en jezelf van A naar B verplaatst. Reizen over middellange afstand mag niet meer met de auto, maar moet verplicht met de trein. Dat moet ook wel, aangezien reizen per auto straks onbetaalbaar wordt. Binnensteden zijn niet meer toegankelijk tenzij je in een opgevoerde batterij rijdt. Je producten vervoeren per binnenvaartschip kan straks ook niet meer, omdat ridicule zwaveleisen specifiek voor de

Noordzee gelden, en dus desastreus zijn voor de Rotterdamse haven. Ondertussen komt Europa met nieuwe eisen voor uniformering en standaardisering op het spoor. Zolang de Duitsers maling hebben aan eerdere afspraken en daar ongestraft mee weggomen, is de aanleg van het derde spoor voor de aansluiting van de Betuweroute ten minste tot 2018 uitgesteld. Ook daar stagneert het vervoer. Dan maar door de lucht, zou je zeggen. Maar ook daar is aan gedacht. Vliegen is er niet meer bij, want dankzij het ETS dat al begin volgend jaar exclusief voor Europese luchtvaartmaatschappijen wordt ingevoerd zal de hub-functie van onze luchthaven Schiphol snel ophouden te bestaan. Gooi daar bovenop een pakket aan extra scherpe brandstof- en milieueisen en we kunnen onze mainports wel opdoeken. Deze maatregelen treffen namelijk niet alleen de tienduizenden werknemers van de luchthaven en KLM, maar vormen ook een belemmering voor de aantrekkingskracht van Schiphol voor de internationale bedrijvigheid. Veel maatschappijen zullen er in de toekomst voor kiezen kun kantoren te plaatsen in de zandbak van het Midden-Oosten. Daar halen ze nota bene met veel erger vervuilende toestellen hun neus op voor de extra milieubelasting en -eisen waar Europa onze mainport mee wil verstikken. Ik kan nog even doorgaan, maar het mag duidelijk zijn dat mijn eerdere conclusie gerechtvaardigd is. Dit witboek moet zo snel mogelijk door de witte papierversnipperaars. Dat brengt mij terug bij de eerdere vraag. Waarom ben ik hier vooralsnog de enige die hier zo tegen ageert? Waarom loopt de minister, ondersteund door veel belangengroeperingen, hier zo braaf achter Europa aan? Wat de belangengroeperingen betreft is het mij duidelijk. Zij kiezen ervoor om zich vooralsnog de mond te laten snoeren, omdat zij in Europa aan tafel willen blijven zitten tussen alle milieu en klimaatactivisten. Het is eigenlijk net als met de FIFA. Iedereen weet dat het niet deugt, maar niemand durft zijn nek uit te steken, omdat hij anders wordt afgeserveerd. Voor de minister ligt dat anders. Wij zijn weliswaar maar een klein landje, maar wel een van de grootste nettobetalers. Als distributieland spelen wij een zeer voorname rol in het transport. Dat is juist waarom wij in het bijzonder getroffen zullen worden door de op de hand zijnde transportbeperkende maatregelen, zoals die in het Witboek Transport zijn verwoord. Ik zie deze minister als een slimme vrouw. Het lijkt mij sterk dat zij de eerder geschetste gevaren over het hoofd heeft gezien. Zij zal toch mijn conclusie delen dat bijna de helft van de 40 maatregelen die we net voorbij hebben horen komen, een beperkende factor vormen voor de transportsector en de vrijheden van de Nederlandse burger en ondernemer. Of niet soms? Graag hoor ik de reactie van de minister hierop. In de vorige Transportraad heeft mijn collega De Jong de minister opgeroepen in Europa eens wat meer tegengas te geven en met haar vuist op tafel te slaan. Ze moet niet meer met weke knieën buigen voor de eurofielen. Hoewel de oproep toen tevergeefs was, geef ik haar een herkansing. Ik roep haar op het voortouw te nemen en in Europa te laten zien dat we ons niet langer de les laten lezen. Ze moet met felle bewoordingen afstand nemen van alle door klimaatalarmisten en milieuterroristen ingegeven mobiliteits- en vrijheidsbeperkende maatregelen, die Europa ons met dit Witboek Transport wil opleggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Eergisteren stemde het Europees Parlement voor een voorstel dat het mogelijk maakt om vrachtwagens te belasten voor lucht- en geluidsoverlast. Een eerste stap in het systeem «de vervuiler betaalt». Dit is een systeem waar D66 naar toe wil en waar ook dit kabinet naar toe wil. In het regeerakkoord staat dat het kabinet inzet op een verschuiving van vaste naar variabele lasten. Graag een bevestiging van de minister op dit punt. De OESO kwam recent met een oproep om beprijzing door te voeren. Hans Smits riep er toe op. In het commentaar op de ontwerpbegroting van Nederland geeft de Commissie aan dat prijsbeleid nodig is om files aan te pakken. Ons

omringende landen hebben al een kilometerprijs voor vrachtverkeer of zijn daar mee bezig. Nederland liep tot vorig jaar voorop in Europa met anders betalen van mobiliteit, maar dreigt nu ver achterop te raken, met alle gevolgen voor economische ontwikkeling en milieu van dien. Kan de minister aangeven hoe Nederland omgaat met de kritiek van de Europese Commissie, de OESO en het voorstel van het Europees Parlement op het vlak van prijsbeleid? Hoe neemt zij al deze punten mee in de reactie op het voorstel van de Commissie?

In dit witboek staat duurzaamheid centraal. Daar zijn wij erg blij mee. De 60% reductie lijkt ons een prima ambitie. Veel ideeën en inrichtingen in het witboek zijn afhankelijk van de concrete invulling. Ik ben het wel eens met de heer Aptroot, als hij zegt dat we moeten oppassen met te technologiespecifiek zijn. Laten we een norm stellen, maar laten we de markt de vrijheid geven te bepalen met welke technologie deze wordt ingevuld. Er is nog iets waar ik de heer Aptroot graag in steun. Afspraak is afspraak, zeker waar het gaat om internationale verdragen of afspraken. Ik ben blij dat hij dit heeft onderstreept en ik hoop dat de VVD daar ook op staat waar het gaat over de Hedwigepolder.

Hoe gaan we om met het gebruik van duurzame alternatieven voor biobrandstoffen van de eerste generatie? De Kamer heeft hierover een motie aangenomen. Is de minister bereid de strekking van deze motie om minstens de helft van de bijmengverplichting uit duurzame alternatieven voor eerste generatie biobrandstoffen te realiseren ook in Europees verband uit te dragen? Recent heeft ook het Rathenau Instituut weer eens een lans gebroken voor een zogeheten cascaderегeling voor biobrandstoffen. Dat betekent dat je de maatschappelijk meest waardevolle functie van biomassa het eerst inzet. Mijn vraag is of de minister dit kan overbrengen als onderdeel van het gehele concept om te komen tot Europese duurzaamheidscriteria voor biobrandstof.

Hoe zorgen we ervoor dat vervoerders kiezen voor de zuinigste route naar en door Europa? Dat spaart het milieu pas echt. Hoe vullen we dat concreet in? De meest zuinige route is namelijk niet altijd de goedkoopste route, onder andere door de uitzonderingspositie die bestaat voor rode diesel en kerosine. Daarom vraag ik aan de minister of zij in Europees verband zou willen pleiten voor een gelijkere speelveld voor brandstoffen voor alle modaliteiten, bijvoorbeeld door te kijken naar een voorstel om de belasting meer te baseren op de energie-inhoud van brandstof. Het vreemde geval doet zich voor dat je voor het gebruik van biobrandstoffen vaak meer accijnzen en belastingen betaalt dan bij gebruik van reguliere brandstoffen, omdat die een hogere energie-inhoud hebben. Ziet de minister brood in een kerosinebelasting voor vluchten binnen de Europese Unie?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik zie de eerste scheuring binnen D66 ontstaan. Ik trek met een collega van mevrouw Van Veldhoven op als het gaat om vermindering van regeldruk. Haar collega heeft zelfs gepleit voor het afschaffen van de Kamer van Koophandel, voor zo min mogelijk regeltjes voor ondernemers. Als ik mevrouw Van Veldhoven hoor, hoor ik altijd een heel ander verhaal. Zij is het helemaal eens met dit boek met duizenden regels. Hoe verklaart zij dit verschil binnen haar fractie?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Anders dan de PVV denken wij dat één Europese regel minder regeldruk veroorzaakt dan 27 nationale regels. Kiezen voor een groene oplossing begint bij kennis van de mogelijke alternatieven. Mijn fractie vraagt zich af of het mogelijk zou zijn te komen tot een Europese eco-calculator, waarmee bedrijven zelf kunnen zien wat ecologisch de meest optimale route zou zijn. Niet als verplichting, maar als tool om hen te helpen om hun keuzes te maken.

Op de agenda staat de herziening van het Eerste Spoorpakket. Dit is belangrijk, want in grensoverschrijdend spoorvervoer is nog heel wat te

verbeteren. Wij zijn in het bijzonder benieuwd naar de voortgang op het gebied van de gebruiksvergoeding voor stiller spoomaterieel. Het is goed om te zien dat Nederland zich hiervoor inzet en jammer om te horen dat dit Europees nog niet breed wordt gedeeld. Kan de minister aangeven waar de belangrijkste Europese bezwaren liggen en hoe zij hiermee om wil gaan?

Afgelopen dinsdag hebben we bij een debat over de Swung een voorstel gedaan voor een algemene periodieke keuring (apk) voor treinen. De staatssecretaris heeft toen aangegeven dat dit uiteraard in Europees verband pas echt effectief zou zijn. Is de minister bereid hierover in Europees verband te spreken? Het is wellicht een constructief voorstel in de herziening van het Eerste Spoorpakket, want meten is weten als eerste stap op weg naar een dalende lijn. Als een geharmoniseerde norm nog niet mogelijk is, is zo'n inspanningsverplichting tot een dalende lijn bij alle lidstaten misschien wel een mogelijkheid.

Het vrij verkeer van goederen is een belangrijke motor voor onze welvaart. D66 probeert transport naar andere lidstaten over zee als milieuvriendelijk alternatief voor de truck net zo makkelijk te maken als dat transport over de weg. Ik begrijp dat het nog altijd lastig is om buitenom van de ene Europese haven naar de andere te varen, omdat daar toch veel meer formaliteiten voor gelden. Is er een manier om dat makkelijk te maken? Ik neem aan dat de PVV verheugd zal zijn over deze suggestie. Op het punt verkeersveiligheid lees ik dat nog niet kan worden vastgesteld of ongevallen zich vaker of juist minder vaak voordoen met LZV's. Ik wil de minister vragen dit te blijven monitoren. Wat mij betreft concurreren alle technologieën met elkaar en worden aan alle technologieën milieueisen gesteld. Ik vind het punt van de veiligheid hier wel iets dat we moeten blijven monitoren, aangezien er nog zo weinig ervaring mee is. In de Nederlandse positie over de Mededeling bijstand aan luchtreizigers wordt gesproken over de Europese consument. Nederland zal pleiten voor mediation en arbitrage. Ik vind dat een heel goed voorstel. Ik wil de minister in overweging geven om te kijken of daarbij ook gebruik kan worden gemaakt van nieuwe media. Soms gaat het over partijen die ver weg zitten, waardoor het voor de consument een grote opgave is om uiteindelijk zijn rechten op te eisen. Kan er wellicht gebruik worden gemaakt van elektronische wegen als videoconferencing, om mediation en arbitrage ook voor de consument een werkelijke oplossing voor het geschil te laten bieden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik zie het Witboek Transport als een goede aanzet voor de discussie over de toekomst van het EU vervoersbeleid op de langere termijn. Ik ben in het bijzonder goed te spreken over de voortvarende aanpak van de Commissie om echt tot een interne vervoersmarkt te komen, waarin onnodige belemmeringen worden weggenomen. Dat leidt vervolgens tot de discussie die we hier hebben, over het opheffen van het verbod op cabotage. Een aantal leden van deze commissie maakt zich daar zorgen over. We moeten twee dingen uit elkaar houden. Aan de ene kant heeft de sector altijd gevraagd om de opheffing van de cabotage, om allerlei redenen. Dit was het feit dat men kansen zag in het buitenland, waarbij men zelf werd tegengewerkt. Dat was om milieuredenen, zoals het niet hoeven terugrijden met een lege vrachtauto. Ik merk dat de verschillende belangenorganisaties zoals EVO en Transport en Logistiek Nederland (TLN) aangeven dat zij voorstander zijn van het opheffen van dat verbod op cabotage. Wat ik hier vooral hoor, is de vraag wat dit uiteindelijk betekent voor de vrachtwagenchauffeurs in Nederland. Ik denk dat dit een ander vraagstuk is, dat we inderdaad heel serieus moeten nemen. We moeten goed kijken hoe we om willen gaan met de dreiging, het probleem van sociale dumping, zoals dat door een aantal van de commissieleden is genoemd. Ik wil die dingen uit elkaar halen. Ik denk zelf

dat het opheffen van het verbod heel goed is, omdat Europa uiteindelijk groter is dan Nederland. Wat mij betreft kunnen de kansen ook groter zijn dan de bedreiging die er is. We hebben bovendien nog de tijd. De opheffing van het verbod gaat enkele jaren duren. We kunnen samen kijken hoe we uiteindelijk die sociale dumping kunnen voorkomen. We moeten kijken of de regels die we hebben al goed genoeg zijn, bijvoorbeeld dat nu al alle chauffeurs moeten voldoen aan opleidingseisen of regels met betrekking tot voertuigen en registratie. Ik zal zorgen dat er ambtelijk nog contact is, onder andere met de heer Berghuis, om te horen of er meer punten zijn die echt een bedreiging vormen. Er zijn natuurlijk ook anderen die daarover wat kunnen zeggen. Wij zijn op tijd om handhaving op dit punt aan te scherpen. Daar sta ik open voor. Zo wil ik het debat volgende week donderdag in de Transportraad ingaan. Als we onbedoeld zwakke regels op het gebied van arbeidsomstandigheden importeren, sta ik voor harmonisatie van regels op dat vlak. Ik zie niet veel in het weren van buitenlandse chauffeurs met cabotagerestricties. Wij hebben daar andersom vanuit ons land ook altijd bezwaar tegen gemaakt, omdat wij werden geweerd. Ik hoop dat we de discussie zo uit elkaar kunnen trekken. Ik hoorde net de vraag of ik ook voor een verbod was. Volgens mij moeten we vooral kijken wat het probleem is en hoe we het samen op kunnen lossen. Daar sta ik voor.

De heer **Monasch** (PvdA): Als we dat doen en we zouden de cabotageregeling nu afschaffen, belanden we de facto in dezelfde discussie als bij de Dienstenrichtlijn. Vrachtwagenchauffeurs komen hierheen met een vracht, en vervolgens sta je ze toe hier net zo lang te blijven rijden als ze willen, voordat het ze goeddunkt terug te gaan naar Letland of Estland. In die tussentijd rijden ze hier onder arbeidsvoorwaarden van het land van herkomst. Dat is een concurrentie die je nooit gaat winnen. Als de minister toezegt dat wanneer men hier rijdt, opdrachten vervuld zullen moeten worden volgens de normen die hier gelden rond cao en arbeidsomstandigheden, wil ik met de minister dat gesprek aangaan. Als zij zegt dat ze hier kunnen blijven rijden en onder Estse of Letse vlag en arbeidsvoorwaarden vallen, hebben we echt sociale dumping.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ken niet alle regels op dit vlak uit mijn hoofd. Ik heb deze discussie ook gehad met minister Kamp, over schepen met buitenlandse werknemers die binnenkomen om te baggeren. Daarvan zegt de wetgeving dat buitenlandse werknemers moeten voldoen aan de arbeidseisen zoals wij ze aan onze mensen stellen. Ze moeten het minimumloon uitkeren aan de mensen op die schepen, al komen ze uit de Filipijnen. Ik kan het nu niet precies beantwoorden, omdat ik de regels voor het vrachtwagenvervoer niet uit mijn hoofd ken. Je zou denken dat daarvoor hetzelfde geldt. In ieder geval is mijn boodschap om samen te kijken waar de bedreigingen zitten, deze te formuleren en van tevoren in de discussie rond dit witboek aan te geven. De wetgeving moet nog komen. We zijn in principe positief over het ontstaan van een open markt, maar we zijn tegen sociale dumping. We willen er op toezien dat er op dit vlak harmonisatie gaat plaatsvinden. Daarmee hebben we de mogelijkheid om in de toekomst, als harmonisatie niet heeft plaatsgevonden, te zeggen dat wij het dus niet willen.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik zie dit als een handreiking. Het is een cruciaal punt, niet alleen voor mijn partij, maar ook voor degenen die Europa lief is. Dit is zeer bepalend voor het draagvlak voor Europa. De minister moet, voor ze naar Brussel gaat, waar nodig extra informatie zoeken. Het kan absoluut niet zo zijn, dat men hier onder ongunstiger

condities gaat rijden dan Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Dan is dat beroep echt afgelopen. Ik hoop dat de minister dit met de PvdA-fractie deelt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het net zo belangrijk als de heer Monasch. Uiteindelijk is het van belang om zo snel mogelijk te identificeren waar het om gaat. Wij kunnen donderdag in Brussel volstaan met aan te geven waarom wij de harmonisatie zo van belang vinden en waarom wij dat als toetsingseis zullen stellen bij de uiteindelijke wetgeving.

Andersom hoop ik ook dat ik de Kamerleden heb kunnen overtuigen dat er veel kansen liggen voor onze vrachtvervoerders en onze chauffeurs, omdat Europa ongelooflijk groot is en er veel werk te doen is. Wij hebben in ons land belangrijke internationale transportondernemingen. Dit kan voor ons heel veel goeds opleveren. Ik wil graag dat we de mogelijkheid hebben dat goede te pakken, en dat we de negatieve effecten kunnen minimaliseren of marginaliseren. Daar sta ik de komende periode voor.

De heer **Bashir** (SP): Er is een witboek, met daarop een reactie van de minister. Die reactie is duidelijk. Zij vindt de beperking van het cabotageverbod niet ver genoeg gaan. Zij wil die regels het liefst allemaal afschaffen. In de Kamer is een meerderheid die daar niet mee akkoord gaat. De minister moet die boodschap meenemen. Het kan niet zo zijn dat wij een overleg hebben over deze regels, en dat de minister zegt dat ze het goede eruit neemt en het slechte niet. De cabotageregels gaan niet alleen over opleidingsniveaus en cao's. Ze gaan over veel meer goede dingen. De bedoeling is dat de sociale rechten van de truckers ook worden gewaarborgd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ga ervan uit dat we hier een debat hebben met hoor en wederhoor. De Kamer geeft mij in eerste instantie aan hoe zij tegen bepaalde vraagstukken aankijkt. Vervolgens geef ik in reactie daarop aan hoe ik er tegen aankijk. Ik probeer juist de Kamer in brede zin te overtuigen dat ik, hoewel het verbod op cabotage inderdaad een negatief effect kan hebben, er voor sta om dat negatieve effect weg te nemen. Tegelijkertijd heeft het verbod tot opheffen van de cabotage ook een heel positief effect. Het is zonde om dat weg te gooien. Als ik donderdag in Luxemburg zit en de discussie hierover voer, kan ik alleen maar positief zijn onder die voorwaarde. Dat zeg ik de Kamer toe. Ik hoor die zorg. Ik probeer de Kamer tegemoet te komen, maar tegelijkertijd niet het goede van het voorstel weg te geven.

De heer **Bashir** (SP): Dan gaat de minister helemaal voorbij aan het historisch perspectief op dit punt, namelijk het feit dat de trucker de afgelopen jaren al flink is uitgemolken. Hij is al geen internationale trucker meer. Ik blijf erbij dat er een duidelijke wens vanuit de Kamer is geuit. Ik vind dat de minister dat toe moet zeggen en dat we niet steeds een motie hoeven in te dienen. Als de Kamer zegt dat ze iets wil, moet de minister het uitvoeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, als we hier een algemeen overleg hebben is er een open debat. De Kamer heeft een tweede ronde, al dan niet in een VAO. Ik hoor graag of mijn boodschap de verschillende Kamerleden heeft kunnen overtuigen. Zo niet, dan zal ik me daar bij moeten neerleggen. Volgens mij is het pas zo dat als een meerderheid zegt dat het echt klaar is, wij er een andere mening op gaan nahouden. Tot die tijd is het goed de commissieleden te wijzen op de positieve en negatieve kanten van het voorstel. Het verbod op cabotage opheffen leidt ertoe dat onze vrachtwagenchauffeurs ook aan het werk kunnen gaan en zaken kunnen doen. Dat kan uiteindelijk leiden

tot een positieve stimulans voor onze economie en onze vrachtsector. Tegelijkertijd hoor ik goed wat de bedreigingen zijn en heb ik de Kamer toegezegd dat ik mijn boodschap zo zal insteken, dat de bedreigingen eerst moeten worden opgelost. De harmonisatie moet worden geregeld, voordat wij hiermee akkoord kunnen gaan. Volgens mij neem ik daarmee de oorzaak van het probleem weg. Het opheffen van de cabotage is niet het vraagstuk, maar de sociale dumping.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil graag een conclusie trekken. De conclusie is dat de minister eerst de regels sloop, om vervolgens een alternatief te gaan bedenken. Ik denk dat dit niet de juiste volgorde is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer te zeggen dat dit een witboek is. We praten over de toekomst van het EU vervoersbeleid op de langere termijn. Hier zit nog geen enkele wet onder. Stel dat een meerderheid van de landen zegt dat ze positief is over opheffing van dat verbod, dan wordt er daarna pas wetgeving op gemaakt. Dat komt weer bij ons. Wij kunnen daarbij aangeven wat we wel of niet willen. Er wordt niet eerst gesloopt om daarna weer op te bouwen. Het opheffen van het verbod zou goed zijn voor ons land. De sociale dumping is een bedreiging. Daarom kunnen we alleen akkoord gaan als we daar een oplossing voor hebben gevonden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij staan we nog niet op het punt dat we ja of nee moeten zeggen tegen een verbod op cabotage. Dit is de start van de discussie. Wat mij betreft heeft de minister in haar antwoord daar de zorgvuldigheid bij in acht genomen.

De **voorzitter**: Het is wellicht zinnig op het moment dat de wetgeving terugkomt, nog een VAO over dit onderwerp te houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom bij de spoorliberalisatie en de gevolgen en effecten daarvan. Wij hebben veel discussie gehad over de samenwerking tussen NS en ProRail. Voor zover ik heb begrepen hebben de Europese regels geen effect op wat wij doen in de samenwerking tussen NS en ProRail. Het gaat om een voorstel voor opening van de markt. Mijn inzet is of je wel of niet gaat aanbesteden is nationaal beleid. Ongeacht wat er hier in dit witboek staat, bepaalt een land dit zelf. Volgens mij heeft dit uiteindelijk geen negatieve effecten voor het spoorpersoneel, omdat die eventuele keuzes waaruit verschillende woordvoerders de negatieve effecten afleiden, nationale keuzes zullen zijn.

Moeten we in dit witboek niet verder gaan met het opheffen van grenzen voor ondernemers? De eco-combinatie en de Single European Sky (SES) werden genoemd. De Kamer heeft kunnen zien dat ik een groot voorstander ben van de eco-combinaties of LZV's. Wij hebben een intensieve lobby om die overal toegelaten te krijgen. Dat zal ik blijven doen iedere keer dat ik mijn buurman spreek of internationale contacten heb. Voor het oplossen van de luchtvaartproblematiek ligt het voorstel van de SES voor. Woordvoerders zeggen tegelijkertijd dat het witboek op een aantal punten veel te ver gaat. De PVV en de VVD hebben dat bijvoorbeeld aangegeven. Daar ben ik het helemaal mee eens, want die voorstellen die er inzitten over stedelijke bereikbaarheid en het niet toestaan van niet traditionele brandstofauto's gaan te ver. Ik geloof dat er zelfs in staat dat we in 2050 0% verkeerdoden zullen hebben. Dat is een wenselijk streven, maar ik vind niet dat je zo iets kunt opnemen. Het is niet realistisch, behalve als we allemaal niet meer deelnemen aan het verkeer. Tegen dat soort elementen zullen wij zeker ageren. Ik had het idee dat dit in mijn brief nadrukkelijk stond aangegeven. Juist op een heleboel punten

kunnen we ons niet vinden in het witboek. Er zitten echter wat ons betreft ook goede ontwikkelingen in.

Bij het handhavingsvraagstuk door EU-autoriteiten en toezichthouders, die uiteindelijk zelf regels zouden gaan maken en handhaven, vinden wij het belangrijk dat ze meer gaan samenwerken. Wij streven naar meer harmonisatie van regels en toezicht. Het primaat voor toezicht blijft bij de lidstaten en moet niet overgaan naar een soort Europese handhavers. Uiteindelijk zul je zien dat de toezichthouders geen beleidsmakers zijn, maar echt uitvoeringsmensen.

De heer De Rouwe vroeg naar de focus op de binnenvaart en of ik daar warme woorden over wilde spreken. Zijn vraag was of ik het niet wilde houden bij de 300 kilometer, maar ook de kortere afstand wilde meenemen. Dat zal ik zeker doen. Het is voor ons belangrijk. We bepleiten het altijd in Europees verband, maar er zijn maar een paar landen die ons daarin volgen. Voor veel anderen speelt dit veel minder een rol. Ook het feit dat we tegen de gedwongen modal shift zijn, geeft aan dat we hier goed kijken naar de rol van alle verschillende modaliteiten. Wij zijn voor harmonisatie van de digitale tachograaf en wij zijn voor rijverboden. Ik ondersteun het pleidooi van de heer De Rouwe op dit vlak.

Ik weet niet uit mijn hoofd of in dit witboek iets of bijna niets wordt gezegd over telewerken. Het is natuurlijk nationaal van groot belang, niet alleen op het gebied van infrastructuur, maar ook voor de gehele sociale infrastructuur. Ik weet dat dit in een heleboel andere landen ook een belangrijk punt op de agenda is. Of het in het Witboek Transport aan de orde moet komen of bij mevrouw Kroes die aan de ICT werkt, ik heb er geen enkel bezwaar tegen hierover de opmerking te maken dat de wereld verandert en dat dit ook effect heeft op de groei. Voorstellen over telewerken horen natuurlijk niet thuis in het Witboek Transport. Maar misschien vroeg de heer De Rouwe dat ook helemaal niet.

GroenLinks vroeg me of ik nog wel van de kleur groen hield. Wij zijn voor een ambitieus bronbeleid en wij zijn voor minder uitstoot. Dat is volgens mij heel groen. Wij willen op dit punt zelfs verder gaan dan de commissie. Aanpakken bij de bron, groener kan het niet. Het is een lastige discussie in Europees verband. Ik noem als voorbeeld de Duitse autofabrikanten die op dit gebied een flinke lobby hebben. Dat maakt het lastig. Ik denk wel dat we groener kunnen zijn dan mevrouw Van Gent dacht.

Zij vroeg ook naar het ETS, en waarom het vervoer de dans ontspringt. Zoals wij het zien wordt het vervoer juist meegenomen, ook in het ETS, waar het in het verleden veel meer uitzonderingen had. Volgende week wordt dit besproken in het algemeen overleg ter voorbereiding op de Milieuraad. Ik denk dat het goed is daar de diepte in te gaan.

Diverse woordvoerders vroegen naar mijn gedachten over de kilometerheffing, vooral over de commentaren uit Europa daarop. Mevrouw Van Veldhoven noemde al dat in ons regeerakkoord staat dat wij voor het overgaan van vaste naar variabele lasten zijn. Dat betekent dat wij helemaal niet tegen beprijzen zijn, maar hebben aangegeven dat we niet zijn voor de kilometerheffing zoals die er lag in de nadagen van het vorige kabinet. Er zijn veel manieren waarop je variabele lasten kunt organiseren. We hebben bijvoorbeeld in het regeerakkoord tol staan, fiscale instrumenten of accijns. Dat zijn allemaal manieren waarop je tot beprijzing kunt komen. Wellicht zijn België en Duitsland met een vorm van kilometerheffing bezig, maar er zijn ook veel Europese landen die zich meer op de andere vormen van beprijzing richten, zoals tol. Dat begint al bij Frankrijk en gaat door naar alle Zuid-Europese landen. Er zijn verschillende manieren om tot systemen van «de vervuiler betaalt» te komen.

Voorzitter: Aptroot

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben heel blij met de bevestiging van de minister op dit punt. Wanneer kunnen we het voorstel van dit kabinet verwachten voor de invulling op het punt van beprijzing of variabele lasten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk op verschillende momenten. Binnenkort kom ik met een voorstel over beter benutten. Daar zitten ook bepaalde stimuleringsinstrumenten in. De staatssecretaris van Financiën heeft vorige week zijn autobrief met alle fiscale aspecten vastgesteld in het kabinet en naar de Kamer gestuurd. In die brief worden uitspraken gedaan over biobrandstoffen en de energiewaarde daarvan. Ik ken ze niet allemaal uit mijn hoofd, maar ik weet dat daar de discussie over de waarden en het verschil tussen de verschillende brandstofvormen en de prijzen daarvan aan de orde is. Ook mijn collega Atsma heeft hier met regelmaat een debat over met de Kamer. Op verschillende momenten komen die voorstellen naar de Kamer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt dat er commentaar is van de Europese Commissie. Het is een advies, dat is echt wat anders. Ik wil weten wat de minister gaat doen met dat advies. Het zijn allemaal aanbevelingen. Het is niet een soort kladbriefje dat de heer Van Bommel in de witte of de zwarte prullenbak gooit. Ik weet niet meer welke het was.

De heer **Van Bommel** (PVV): De witte of de... groene.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit wil ik concreet horen van de minister, want het zijn geen krabbels van de Europese Commissie. Het is een interessant advies.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: En het advies is uitgegeven aan ons? Ik heb nog geen advies gezien. De Kamer kennelijk wel. Als er een advies aan de transportministers is gegeven, zullen we daar natuurlijk op reageren. Dan reageer ik als volgt: we zijn voor marktwerking, voor het internationaliseren van externe kosten, maar er zijn verschillende wegen die naar Rome leiden. Dat hoeft niet altijd via de kilometerheffing te gaan. Er zijn andere varianten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil de minister vragen dit na te gaan. Ik wil een serieus en inhoudelijk antwoord op mijn vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij geef ik een serieus en inhoudelijk antwoord. Het enige dat ik niet weet is of een advies aan de transportministers is uitgebracht.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Commissie heeft dit aangegeven in het commentaar op de ontwerpbegroting van Nederland.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zal in ons regeringscommentaar daarop een antwoord komen. Dat antwoord zal zijn zoals ik het verwoordde en zoals het ook in het regeerakkoord staat.

Voorzitter: Van Gent

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Een aantal woordvoerders vroeg naar de modal shift. We hebben aangegeven dat wij geen voorstander zijn van verplichte modal shift. Modal shift is een goed instrument, maar verplichte modal shift betekent dat je nu al bepaalt welke vervoerssoort voor de komende 39 jaar de meest ideale is. Het zou

ook betekenen dat elke efficiencyverbetering bij de soort die je hebt gekozen er vervolgens uit wordt geslagen. Dat vinden we echt onwenselijk. Er zijn meer lidstaten die dit vinden. Wij zullen er bezwaar tegen maken. Ik denk dat we doelen moeten stellen en streven naar het behalen ervan. Met de vervoerssoort die kan aantonen dat hij het beste kan leveren, zullen we ons vervoer moeten doen.

De vraag was of we, als we tot 2030 8% willen halen op de 60% reductie, niet wat strenger moeten zijn. Dat kunnen we niet zijn. We kunnen niet meer halen dan die 8%. Dat is de reden dat ik zo terughoudend ben met het in regels vastleggen van een 60% CO₂-reductie. Wij zeggen dat het zeer ambitieus is wat de Europese Commissie voorstelt. We weten nog niet hoe alle technologische en economische onzekerheden en afhankelijkheden zijn. Wij vinden als kabinet dat er geen bindende reductiedoelstellingen voor sectoren moeten worden vastgelegd. Daar zullen we heel expliciet in zijn. De Eurocommissaris vraagt dit overigens ook niet met dit stuk. Iemand zei dat je begint met een discussiestuk en jaren later om je oren wordt geslagen met het feit dat je er ooit voor was. Dat willen we voorkomen. Los van het oordeel of je de reductie van 60% wel of niet wilt, vind ik dat als je zoiets gaat doen, je moet kunnen onderbouwen wat haalbaar is of niet en wat de kosten daarvan zijn. Daarmee zeg je pas ja als je dat inzicht hebt.

Hiermee is ook de vraag van de heer Van Bommel over de financiën aan de orde. Dit is een witboek waarin men aangeeft welke kant de Europese Commissie op wil. Wij geven daarop aan of we dat wel of niet de goede richting vinden. Uiteindelijk komt alles terug in wetgeving, die altijd onderbouwd moet worden met financiële aspecten. Dat is wat mij betreft essentieel, willen we niet in de discussies komen waarin we de afgelopen jaren hebben gezeten.

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik begrijp de systematiek van de witboeken wel, maar dank de minister voor de herhaalde uitleg. Is de minister het met ons eens dat in principe alle mobiliteits- en vrijheidsbeperkende maatregelen uit het witboek zouden moeten worden gehaald voor de transportsector? Blijft er dan iets over wat misschien interessant is? Met name de mobiliteitsbeperkende maatregelen moeten we niet willen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Van Bommel vraagt mij of ik wil dat alle mobiliteitsbeperkende maatregelen eruit gaan. Ik kan niet helemaal inschatten wat de effecten zijn als hij spreekt van alle mobiliteitsbeperkende maatregelen. Maar ik kan ook de vraag niet helemaal inschatten in relatie met zijn zorg rond het opheffen van de cabotage. Dat is ook een mobiliteitsbeperkende maatregel. Is hij voor of tegen het opheffen van die maatregelen?

De heer **Van Bommel** (PVV): Vanwege de ongunstige effecten voor mensen die onder de prijs werken, zijn wij tegen het afschaffen van de regel. Ik doel op alle milieuheffingen die het moeilijker maken voor de vervoerssector. Met name die maatregelen bedoel ik.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Van Bommel was net niet aanwezig toen ik een vurig pleidooi hield om wel de opheffing van de cabotage mogelijk te maken, maar daarbij alle negatieve effecten teniet te doen en pas akkoord te gaan als die harmoniserende maatregelen zijn genomen. Ik hoop dat ik ook hem daarmee kan overtuigen niet tegen de opheffing te stemmen.

Dit kabinet zit nationaal stevig in het beperken van de administratieve lasten en de beperkende milieumaatregelen. Zo min mogelijk dubbele regels, zo min mogelijk administratieve lasten, zo min mogelijk uitvoeringskosten. Datzelfde geldt voor alles wat uit Europa komt. Binnenkort zal mijn collega van EL&I aangeven hoe hij om wil gaan met alle administra-

tieve lasten en uitvoeringslasten. Misschien heeft hij dat al gedaan. We hebben de afspraak dat we er bij Europese regelgeving voor gaan liggen en dat we, als we zelf regels maken die dat veroorzaken, ook elders moeten compenseren door iets te schrappen. De Kamer weet hoe strak we hier in zitten.

De vraag was of we geluidsdifferentiatie bij het spoor en mogelijke problemen daarbij kunnen oplossen met een Euronorm. Het probleem is dat alleen Duitsland en Nederland dit willen. Verder staan we helemaal alleen op dit punt. De precieze redenen verschillen per land. Wij zijn voor een verbod op lawaaiig materiaal. Een Euronormconstructie is wat ons betreft aan de orde. De andere landen zitten daar anders in. Mijn inschatting is dat ze ook niet bereid zijn om voor de toekomst te kijken of ze het willen doen. Daarom hebben we er voor gevochten nationaal de mogelijkheid te blijven behouden om wel de differentiatie toe te passen. Dat was ook bijna weggeweest, maar het is gelukt. Dat betekent dat wij er nationaal nog steeds op door zullen blijven gaan.

De vraag was of we bij het IMO willen pleiten voor het tenietdoen van de strengere zwaveleisen. Ik heb hier recent vaak discussie over gehad met de commissie. Ik heb twee dingen gezegd. Vrij kort geleden is door alle landen in IMO-verband besloten dat we dit willen. Nu komt het tot uitvoering en zeggen we dat het niet is wat we willen. Dat is een lastige draai om te maken. Ik heb zeker oor en oog voor de problemen van de sector, die zegt dat het een shift teweeg gaat brengen. Dat is waarom ik met Eurocommissaris Kallas in gesprek ben gegaan om te kijken wat hij kan doen aan versoepeling en of hij wilde onderzoeken wat de gevolgen zijn. Dat rapport is inmiddels opgeleverd. Hij heeft aangegeven dat het eigenlijk wel mee blijkt te vallen met die shift. Er zijn voor een aantal lijnen en sectoren wel effecten. Vervolgstep is wat mij betreft dat we met hem in gesprek gaan over wat we daarop kunnen bedenken en hoe we dat probleem zouden kunnen gaan wegnemen. Het helemaal loslaten van de regel lukt me niet als enige, of we moeten alle landen bereid vinden om daar een verandering in teweeg te brengen. Iedereen heeft dit in het verleden omhelsd. Ik ben bezig de negatieve consequenties ervan aan te passen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik weet dat Nederland heeft ingestemd, maar nu krijgt de VVD-fractie signalen uit het bedrijfsleven. Deze signalen zijn dat die brandstof met maar 0,1% voorlopig moeilijk te verkrijgen zal zijn. Deze brandstof zal wel 80% duurder zijn. Er is onduidelijkheid over de nieuwe scrubbers in dieselmotoren. Die techniek is nog niet rond. Er wordt gezegd dat we een probleem scheppen, waardoor onze havens onaantrekkelijk worden. Als de minister kan zeggen dat ze dit allemaal kritisch bekijkt en ons een update geeft is dat best. Anders moeten we een motie indienen, omdat wij denken dat het redelijk funest voor de sector en onze havens is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zit er bovenop. Ik heb hier al verschillende keren over gesproken in Europees verband, ook omdat de commissie er vaak naar vroeg. Ik geef aan dat ik over de negatieve effecten die er blijken te zijn, weer in gesprek wil. Ik weet dat inmiddels ook Zweden bezwaren begint te krijgen. Misschien zijn er nog meer landen die dit standpunt kiezen. Dan kun je nog veel grotere stappen gaan maken. Het onttrekken aan de regels lukt niet meer. Ik wil wel kijken naar het probleem van het niet op tijd gereed zijn van de alternatieven en de schone technologieën. Je kunt het ook op een andere manier invullen en kijken wat daar de consequentie van is. We moeten bezien of we hier stimulerend in kunnen zijn, om het sneller beschikbaar te laten zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de minister wil kijken naar de eventuele problemen die zich blijken voor te doen. Het feit dat een ander

land ook al begint te piepen geeft aan dat het besluit wellicht is genomen terwijl nog niet de goede informatie beschikbaar was. Ik wil weten wanneer wij nadere informatie van de minister krijgen. Ik spreek hier ook namens een fractie en een collega die dit behandelt. We hebben de motie klaarliggen, maar als de minister ermee aan de slag wil gaan en ons binnen redelijke termijn wil informeren is dat prima. We moeten eruit komen, want de sector moet door kunnen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Het onderzoek ligt er. We zijn bezig dit verder te analyseren. Ik zal er voor het zomerreces een brief over sturen. Er is hier zo vaak debat over geweest dat het goed is even op een rij te zetten wat de historie is en wat we wel en niet kunnen doen.

De heer Aptroot had grote zorgen over de Betuweroute. Ik heb niet zoveel mensen gesproken als hij, maar ik heb het hier juist de afgelopen periode intensief met mijn collega's over gehad. Niet alleen met minister Ramsauer, maar ook met staatssecretaris Scheuerle. Minister Verhagen heeft hierover gesproken, de staatssecretaris heeft hierover gesproken. Iedere keer hebben we aangegeven dat we zorgen hebben over de realisatie van het derde spoor. Hoe staat het er mee? Kloppen de geruchten dat Duitsland er geen prioriteit aan geeft? Kloppen de geruchten dat Duitsland er geen geld voor heeft? Zowel de heer Ramsauer als de heer Scheuerle heeft mij bevestigd dat ze er wel prioriteit aan geven, dat zij bezig zijn om de middelen die er voor nodig zijn te reserveren en vrij te maken. Het behoort tot hun top drie-prioriteit. Ik heb ook gevraagd of 2013 niet haalbaar is. Dat verhaal gaat al lange tijd rond. De heer Ramsauer heeft aangegeven dat dit inderdaad een datum is die lang geleden is gesteld, maar gezien het feit dat de procedures nog niet eens begonnen zijn absoluut niet meer haalbaar is. Ik heb dit gemeld in het eerste algemeen overleg dat we hadden waar dit onderwerp aan de orde kwam. Ik heb het nog even teruggezocht. Vorige maand in het algemeen overleg over havens kwam het ook aan de orde. Ik heb toen gezegd dat 2013 niet haalbaar is. Het duurt echt een paar jaar langer. Ze kunnen niet vastleggen hoe lang het gaat duren, omdat ze niet alle procedures in de hand hebben.

Ik heb begrepen dat de Rotterdamse haven het tot 2015 of 2016 kan uitzingen, maar dat het daarna een probleem gaat worden. In de tussentijd kunnen we werken met blokvorming. Ik weet dat het Duitse spoor voor 80% wordt bereden, niet zoals bij ons voor 100%. Ik heb zelfs begrepen dat je naar 125% kan. Hoe je dat precies moet doen weet ik niet, maar het schijnt te kunnen. Ik denk dat we er vooral op moeten blijven zitten om de prioriteit er in te houden en te zorgen dat het gebeurt. Dat blijf ik doen bij de collega's. Ik heb overigens een brief gekregen van de Duitse staatssecretaris waarin hij dit bevestigt. De heer Aptroot heeft schriftelijke vragen gesteld over dit onderwerp. Ik stuur de brief bij de antwoorden mee. Dan heeft de Kamer die ook ter beschikking. Zolang het spoor er nog niet is, moeten we in ieder geval zorgen dat de problemen die ontstaan, zoveel mogelijk worden gemitigeerd.

Ik weet niet goed wat ik moet met de commentaren van al die partijen, dat het geld niet gereserveerd is, dat het niet gaat gebeuren. Dat is lastig voor mij. Ik kan alleen maar mijn collega's aanspreken en hen dat dan zelfs per brief laten bevestigen. Deutsche Bahn heeft het geld misschien nog niet binnen, maar dat is iets anders dan of het beschikbaar gesteld gaat worden. De Kamer heeft zelf allerlei ideeën over de NS en ProRail. Het is een partij met een belang, die er uitspraken over kan doen. Dat zou ik ook doen als ik hen was, het levert uiteindelijk werk en budget op. Ik vind het moeilijk in te schatten, maar ik neem de signalen heel serieus en blijf er op aan dringen bij mijn collega's. Ik zal verwijzen naar de commentaren die alle partijen hebben gegeven. Afspraak is afspraak.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het nog iets te vrijblijvend. Ik begrijp dat het lastig is. Ik wil weten wat in hoeverre afdwingbaar is. Het is de ontbrekende schakel van het Trans-European Transport Network (TEN-T). Deutsche Bahn hoorde dat ik naar het informatiecentrum kwam en heeft een woordvoerder gestuurd. Na flink doorvragen kwam dit eruit. Ik heb de informatie gekregen van allemaal lokale en regionale bestuurders, die tegen mij zeiden dat er van wat wij in Nederland officieel van de Duitse regering te horen krijgen niets klopt. Het geld is er niet. Nu hoor ik dat het wordt verzameld. De planologische procedures zijn gestart, maar stopgezet en teruggedenomen. Zij zeggen dus dat het in het gunstigste geval in 2015 of 2017 klaar is, maar het wordt waarschijnlijk 2020. Dan zitten we met de Rotterdamse haven echt in grote problemen. De mensen in Duitsland zeggen dat de kans groot is dat het nog veel langer gaat duren. Daar kan de minister niets aan doen. Zij krijgt informatie van haar collega's, maar ik twijfel aan die informatie. Wat gaat de minister doen? Ik denk ook dat op het niveau van de minister-president overleg moet komen. Dat moet nu gebeuren, want wij worden aan het lijntje gehouden en een beetje belazerd door de Duitsers.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet anders dan geloven dat mijn collega's mij de waarheid melden. Tegelijkertijd hoor ik de signalen. Dat betekent dat ik ernaar blijf vragen. We zullen het iedere keer waar dat kan op minister-presidentniveau aan de orde stellen. Ik zal kijken wat, behalve een inval in Duitsland, de mogelijkheden zijn om het afdwingbaar te maken. Ik kijk wat de afspraken zijn uit het verleden en wat daarvan afdwingbaar is. Het is tot stand gekomen uit goede bestuurlijke afspraken. Die zijn natuurlijk niet afdwingbaar. Ik zal kijken wat er precies over is gezegd. Wij krijgen het probleem, niet zij. Ik vind het belangrijk en ga er niet licht mee om.

De PVV vond het witboek te ver gaan. Ik heb al aangegeven dat wij op veel punten ook niet willen wat beschreven staat. Dat kan de PVV lezen in de kabinetsreactie.

Op dit moment werkt de Europese Commissie aan het Blue Belt-concept. Dit maakt buitenom varen mogelijk. Wij zijn er positief over. Dit kan zorgen voor veel lastenverlichting.

De verkeersveiligheid en ongevallen met LZV's blijven we monitoren. Ik denk dat het heel goed is nieuwe media in te zetten op het punt van consumentenrechten. Dat hoeven we niet eens te stimuleren. Bedrijven zijn vaak sneller dan welke regering dan ook op dit punt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de minister ons op een gegeven moment een stand van zaken geven rond het Blue Belt-concept? Voor nieuwe media gelden vaak nogal veel formele regels, ook waar het gaat om arbitrage of mediation. Het moet internationaal zijn afgesproken dat dit wordt toegestaan. De partijen die de ontvanger zijn van de klacht hebben er misschien minder voordeel bij dat het makkelijk wordt gemaakt dan de consumenten. Ik wil de minister vragen of ze dit in het oog wil houden en wil zorgen dat er geen onnodige barrières worden opgeworpen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal ik doen. Volgens mij heb ik hiermee alle vragen beantwoord.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind dat de minister kort was over het spoorvervoer. De minister heeft toegezegd met de heer Berghuis in gesprek te gaan. Mijn vraag is of dat voor de Transportraad gaat gebeuren. Dat zou een mooie manier zijn om de zorgen van de FNV onder de aandacht van de minister te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het zal een ambtelijk gesprek zijn. Als de heer Berghuis kan, moet dat lukken voor de Transportraad. Dat geldt ook voor andere partijen, want ik hoorde van veel meer partijen die Kamerleden hadden aangesproken. Mochten er specifieke dingen zijn die goed zijn om als voorbeeld te noemen tijdens de Transportraad, dan is die informatie zeer welkom.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor haar beantwoording. Er is geen tweede termijn in verband met het VAO later vandaag over dit onderwerp. Ik zie dat alle partijen zich daar enorm op verheugen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is geen onderdeel van mijn portefeuille, maar het lukt mij niet om bij het VAO aanwezig te zijn. Ik ben tevreden met de beantwoording en zal geen motie indienen.

De **voorzitter**: Ik sluit de vergadering.