

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 796

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 januari 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 21 november 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 november 2019 inzake geannoteerde agenda Transportraad 2 december 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 788);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 oktober 2019 inzake verslag Transportraad 20 september 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 780);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 oktober 2019 inzake reactie op verzoek commissie over stand van zaken van de voorbereidingen op de brexit op IenW-terrein (Kamerstuk 23 987, nr. 374);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2019 inzake internationale benchmark tarieven transportsectoren (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 80);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 november 2019 inzake vervolg signaalrapportage tachograaffraude (Kamerstuk 35 300 XII, nr. 79).**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Veldman

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

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Remco Dijkstra, Kröger, Paternotte en De Pater-Postma,

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

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen. Ik heet u van harte welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag is aan de orde het algemeen overleg over de Transportraad. Wij hebben op dit moment twee sprekers. We hebben een spreektijd van maximaal vier minuten. We komen er met elkaar wel uit met de interrupties. Ik geef het woord aan mevrouw De Pater-Postma van het CDA. U heeft het woord.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

We hebben inmiddels drie sprekers. Goeiemorgen. Nou, goed dat we toch even bij elkaar zitten, volgens mij.

Ik wil beginnen met de geannoteerde agenda. Tijdens de Transportraad wordt beoogd een algemene oriëntatie te bereiken over de Eurovignetrichtlijn. Het CDA steunt de inzet van het kabinet dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren, een nationale bevoegdheid is en blijft. In de agenda is te lezen dat Nederland tegen het verplicht afschaffen van vignetten en de voorgenomen oormerking van de inkomsten uit wegbeprijzing is. Hoe groot acht de Minister de kans dat dit nog wordt aangepast? Klopt het dat Nederland geen voorstander is van de verplichte tariefdifferentiatie op grond van CO₂-uitstoot, in plaats van de huidige Euro-emissieklasse? Wat is de consequentie voor Nederland als voor vrachtwagens toch wordt besloten tot verplichte tariefdifferentiatie op basis van CO₂-uitstoot?

We hebben een nieuwe kandidaat-Eurocommissaris voor Transport, mevrouw Valean uit Roemenië. Zij is voorgesteld als nieuwe kandidaat-Eurocommissaris. In de mission letter die Valean van de voorzitter Von der Leyen heeft ontvangen, wordt verkeersveiligheid genoemd. Het CDA vindt dat een zeer belangrijk onderwerp. Zou de Minister kunnen aangeven wat de plannen van de kandidaat-Eurocommissaris precies zijn op verkeersveiligheid? Zal dit een topprioriteit worden? Hoe kunnen wij als Nederland daarbij aansluiten?

Dan hebben wij het parkeren voor vrachtwagens. De NOS meldde onlangs nog dat het aantal boetes aan vrachtwagenchauffeurs voor parkeren op niet-toegestane plaatsen fors is toegenomen. Alleen al tot en met oktober van dit jaar hebben weginspecteurs van Rijkswaterstaat 130 chauffeurs beboet. Twee jaar geleden waren dat er nog geen 50. De vrachtwagenchauffeurs hebben voornamelijk langs de A15, de A58 en de A67 moeite met het vinden van een parkeerplek. De toename wordt volgens TLN veroorzaakt door een tekort aan parkeerplaatsen. Een van de overvolle parkeerplaatsen is in Venlo. Volgens de adjunct-directeur van Parking Venlo is er per nacht vraag naar zo'n 1.000 parkeerplekken, terwijl er maar 250 zijn. Klopt het dat de EU bijdraagt aan het bouwen van nieuwe parkeerplaatsen met subsidies? Zo ja, weet Nederland deze subsidies goed te benutten? Hoe kijkt u aan tegen kolonneparkeerplaatsen, zoals in Duitsland? Daar staan vrachtwagens achter elkaar ingedeeld op basis van vertrektijd. Dat zou al snel de helft van de grond kunnen schelen, hebben wij begrepen. En kan de Minister nog specifiek ingaan op hoe het staat

met de ontwikkeling van voldoende beveiligde truckparkings? Het CDA heeft hier al eerder aandacht voor gevraagd, net als de collega van de VVD.

Dan hebben we nog de zon- en feestdagen in Duitsland. Die maken dit probleem nog groter. In Duitsland mogen vrachtwagens dan de weg niet op, tenzij ze verse goederen vervoeren. Hierdoor zijn de chauffeurs genoodzaakt om ergens in Nederland een parkeerplek te vinden. Vanwege de beperkte parkeerplaatsen zetten veel chauffeurs hun vrachtwagens noodgedwongen op de vluchtstrook of langs de snelweg, met alle veiligheidsrisico's van dien. Kan de Minister aangeven of dit ook al heeft geleid tot ongelukken? Welke oplossing ziet de Minister voor dit probleem? Bent u bereid om met uw Duitse collega te overleggen hoe kan worden voorkomen dat tijdens dit soort dagen vrachtwagens worden geparkeerd op vluchtstroken?

Dan kom ik op mijn laatste punt, het mobiliteitspakket. We zijn aanbeland bij de eindfase van de onderhandelingen over het eerste mobiliteitspakket. Dit is altijd een belangrijk punt geweest voor het CDA vanuit het Europees Parlement. Wim van de Camp heeft zich daar erg voor ingezet. Kan de Minister aangeven wat momenteel de belangrijkste discussiepunten zijn in de lopende dialoog tussen de Raad, het Europees Parlement en de Europese Commissie? Welke punten zijn voor Nederland het belangrijkste? Wat is de verwachting omtrent het eindresultaat van de dialoog en in welke mate komen daarin de voor Nederland belangrijkste punten terug?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks. U heeft vier minuten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met de Eurovignetrichtlijn, want ik vind het opmerkelijk dat Nederland zich Europees toch blijft verzetten tegen die harmonisatie van regels en het toewerken naar een heffing op basis van gereden afstand, terwijl we nu zelf in Nederland eigenlijk een kilometerheffing voor vrachtverkeer gaan invoeren. Dan zou een Europese harmonisatie van systemen toch alleen maar goed en logisch zijn? Heel graag een reactie van de Minister daarop.

Wij zijn ook ongelukkig met het Nederlandse verzet tegen een uitbreiding voor kleinere vrachtwagens, omdat wij echt willen voorkomen dat transporteurs grote vrachten over twee kleine vrachtwagens gaan splitsen, om zo heffingen uit te sparen. Ten slotte wil de Europese Commissie de tarieven baseren op basis van CO₂. We moeten natuurlijk naar emissievrij. Deze manier van belasting zou wat ons betreft werken. We zien graag een differentiatie op basis van CO₂ en heel graag een reactie van de Minister hierop: wil zij zich hiervoor inzetten?

Dan kom ik op de passagiersrechten op de internationale trein. GroenLinks is het eens met het standpunt van Nederland om overal in Europa gelijke rechten vast te leggen voor gehandicapte passagiers en fietsen, maar het is ook belangrijk om goed te regelen wat de rechten zijn bij vertraging.

Dank aan de Minister voor het attenderen van de voorzitter.

De voorzitter:

Ik dacht eerst dat er iets op mijn jasje zat, maar het zit lekker.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dit gaat nog even over het punt van de CO₂-differentiatie.

De voorzitter:

Gaat uw gang. U heeft een vraag aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):
Klopt.

De **voorzitter**:
Ik zal beter opletten.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):
Ik ben heel benieuwd. We hebben op dit moment natuurlijk ontzettend veel gesprekken met elkaar, met name over de uitstoot van NO_x. Je ziet met name bij vrachtverkeer maar ook bij dieselauto's dat zodra je op CO₂ gaat sturen, de NO_x-uitstoot omhooggaat. Hoe ziet mevrouw Kröger deze maatregel in verhouding tot NO_x? Wil zij op CO₂ blijven sturen of wordt dit ook meegenomen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het lijkt mij uiteraard belangrijk om zowel op het punt van NO_x als op het punt van CO₂ maatregelen te treffen. Daarom is een transitie naar emissievrij ook zo belangrijk.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):
Met name bij de dieselvoertuigen zie je hele mooie maatregelen, bijvoorbeeld het toevoegen van AdBlue- of ureumspecificaties, waardoor die NO_x-uitstoot omlaaggaat. Je houdt dan nog wel wat CO₂ over. Is GroenLinks voorstander van deze maatregelen of wil het alles richting elektrisch hebben?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik denk dat het heel erg belangrijk is dat we de transitie naar emissievrij echt in gang zetten. Nu zien we eigenlijk dat we met heel veel maatregelen toch nog lang blijven hangen in een fossiel wagenpark. We hebben het bijvoorbeeld al vaker gehad over het bijmengen van biobrandstoffen. Eigenlijk zijn de oplossingen er al, met name voor het personenvervoer. Wij hopen dus dat door deze Minister en in Europa vol wordt ingezet op de transitie naar emissievrij.

De **voorzitter**:
U vervolgt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik had het over de passagiersrechten. Het is wat ons betreft echt belangrijk om ook te regelen wat de rechten zijn bij vergraving, gemiste aansluitingen en de gevolgen daarvan. Mag je mee met de volgende trein, als je daarvoor geen reservering hebt? Krijg je je overnachting vergoed? Mag je verder met een trein van de concurrent? De rechten van internationale treinreizigers mogen niet onderdoen voor die van vliegtuigpassagiers. Wil de Minister zich hier hard voor maken?
Een ander punt met betrekking tot het internationaal spoor is het delen van data tussen spooraanbieders en het harmoniseren van luchtvaart- en spoordata. De Minister heeft al eerder aangegeven dat zij zich daarvoor in Europa sterk gaat maken. Waar staat dat nu? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat het boeken van een internationaal treinticket of een trein-vliegticketcombi veel makkelijker wordt? Welke stappen wil de Minister daarvoor zetten?
Ten slotte heb ik twee punten over de luchtvaartbelasting. U weet dat ik het enthousiasme van uw collega op Financiën over de kerosineaccijns deel. Ik ga ervan uit dat dit een kabinetsstandpunt is dat ook deze Minister in de Transportraad met verve uitdraagt. Een EU-brede kerosineaccijns zou uiteraard het beste zijn, maar om die beweging aan te jagen, kan Nederland ook met een kopgroep aan de slag. Welke stappen worden hier concreet nu voor gezet? En welke stappen zet deze Minister?

Deze zomer hadden we nog een klein stressmoment in de aanloop naar de ICAO-bijeenkomst in Montreal. De instructie voor de Nederlandse delegatie was goed. Dank daarvoor, maar toch was er in Montreal zelf kennelijk wat onduidelijkheid over het voorbehoud van Europa om naast CORSIA ook EU ETS en een kerosineaccijns toe te mogen passen op alle luchtvaart in, naar en vanuit de EU. Dat is heel belangrijk voor GroenLinks. Ik ga ervan uit dat dit nog steeds staat. Ik heb begrepen dat de Amerikaanse luchtvaartsector nog wat moet wennen aan het idee dat Europa zijn eigen regels hiermee maakt en dat er vanuit de Amerikaanse luchtvaartindustrie een klacht is tegen de Duitse tickettaks. Is de Minister bereid om in Europa te pleiten voor een hele heldere schriftelijke reservering bij CORSIA, zodat echt voor iedereen, dus ook voor die Amerikaanse luchtvaartbedrijven, volstrekt duidelijk is dat wij hechten aan het recht om vervuiling te belasten in Europa zoals wij dat willen doen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Paternotte van D66.

De heer Paternotte (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. Ook mij gaat het om de beprijzing van de luchtvaart. Allereerst dus grote complimenten aan het kabinet voor het feit dat er een Europese kopgroep van negen landen is die op Europees niveau wil samenwerken voor beprijzing van de luchtvaart. Sommigen moeten vooroplopen en het is heel fijn om dat niet alleen te hoeven doen. De Europese Commissie wil een green deal met betrekking tot het klimaat en mogelijk ook kerosinebelasting. Dit zijn hoopgevende stappen. Mijn vraag aan de Minister daarover is: opent dit dan ook de route om bilateraal afspraken te maken over kerosinebelasting binnen deze kopgroep van negen landen? Staan die landen daarvoor open? Kan de Minister dat ter sprake brengen?

Ik zie het ook als hoopgevend dat de Minister eerder heeft aangegeven dat Zweden al heeft ingetekend voor een buitengewone vergadering van ICAO. Dat is in lijn met wat er gevraagd werd in de motie die ik met de heer Stoffer een jaar geleden had ingediend om eraan te gaan werken dat we af kunnen van het wereldwijde verbod op vervoerde kerosine. Dit ook naar aanleiding van een rapport dat onlangs verscheen, dat liet zien dat luchtvaartmaatschappijen behoorlijk veel kerosine vervoeren, zonder dat ze die voor de specifieke vlucht nodig hebben, om daarmee al kosten te besparen. Dat gebeurt al in de huidige situatie waarbij weinig accijnzen bestaan. Het is des te belangrijker dat we een instrument krijgen om ervoor te zorgen dat maatschappijen niet kerosine meenemen om geld te besparen, terwijl dat uiteindelijk het klimaat alleen maar schade doet en onze eigen nationale luchtvaartmaatschappijen ook geen voordelen oplevert, omdat zij er nu eenmaal niet van kunnen profiteren. De vraag aan de Minister is dus of deze kopgroep van negen landen ook kan intekenen op die buitengewone vergadering van ICAO en of zij ons kan bijpraten over wat zij heeft besproken met de president van de Marshall-eilanden bij het klimaatadaptatieforum van de Verenigde Naties afgelopen september, omdat de president van de Marshall-eilanden namens alle kleine eilandstaten ook kan helpen om in te tekenen. Immers, Tuvalu telt net zo zwaar mee als de Verenigde Staten, als het gaat om dit op de agenda van ICAO te krijgen.

Ik zie dat mevrouw Kröger wil interrumperen, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, en dat gaat zij nu doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Iedereen is de voorzitter aan het helpen deze ochtend. Nederland kan in dat idee van een kopgroep een hele belangrijke rol spelen bilateraal, door afspraken te gaan maken met de landen waar wij heel veel op vliegen om bilateraal kerosineaccijns in te voeren. Is dat een voorstel dat de heer Paternotte ondersteunt?

De heer **Paternotte** (D66):

Daarom vraag ik daar inderdaad naar. Dat moet inderdaad wel bilateraal, want als je het unilateraal doet, dan nemen maatschappijen gewoon extra kerosine mee en vliegen ze vervolgens weer uit. Dan is het klimaat in feite de klos zonder dat we echt iets bereiken. Maar bilateraal kan je natuurlijk wel maatregelen treffen, in ieder geval binnen de Europese Unie. Maar dat raakt dan wel weer aan CORSIA, waar ik nu wat over zou willen zeggen.

Het is heel fijn dat het gelukt is om een plek te krijgen in de council van ICAO. Dat betekent ook dat Nederland nu de komende drie jaar vooraan zit bij het voeren van het gesprek over de verduurzaming van de luchtvaart. De uitkomsten van ICAO zijn inderdaad wel diffuus. Mevrouw Kröger noemde de brief van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen die duidelijk het idee hebben dat de resolutie aangeeft dat CORSIA het enige CO₂-reductieinstrument mag zijn wereldwijd en dat er geen regionale, aanvullende maatregelen mogen zijn. Dat betekent dat de Duitse vliegtaks van tafel moet. Ongetwijfeld zullen zij te zijner tijd hetzelfde doen in het kader van open skies bij de Nederlandse vliegtaks. Hoe kan het nu precies dat de Europese Commissie geen voorbehoud heeft gemaakt? Het Finse voorzitterschap heeft alleen een stemverklaring afgegeven. Wat is daar nu precies de impact van? Hoe gaan wij ervoor zorgen dat wij in Europa niet gedwongen worden om ons eigen EU ETS-systeem af te bouwen, dan wel überhaupt te moeten schrappen in het kader van CORSIA? Dat is precies hetgeen de Tweede Kamer en de Minister niet wilde. Ik zou daar graag een precies antwoord op willen.

Ten slotte heb ik nog een paar dingen over ETS. In het algemeen overleg Duurzame luchtvaart gaf de Minister aan dat vanaf 2021 het emissieplafond van EU ETS wordt verlaagd met 2,1%. CE Delft heeft drie dagen geleden een rapport uitgebracht waarin het daar kanttekeningen bij plaatst, omdat het zich afvraagt of dat wel genoeg is. Dat raakt ook een beetje aan een gesprek dat ik laatst indirect, via de krant, had met de directeur van Transavia. Hij zei: het is onzin dat er geen vliegtaks bestaat, want als ik naar Malaga vlieg, dan moet ik € 350 emissierechten betalen. Maar € 350 voor een Boeing 737 op een enkele reis naar Malaga maakte op mij niet heel erg veel indruk. In die zin zou het inderdaad belangrijk zijn dat er iets wordt gedaan aan de gratis rechten binnen ETS. We noemden het eerder de Oprah Winfrey show met gratis rechten. En natuurlijk moet er iets gedaan worden aan het plafond. De vraag is dus of de Minister het daarmee eens is.

Ten slotte, voorzitter. De Minister gaf in het voorjaar nog aan dat onze luchthavens eigenlijk vooroplopen qua verduurzaming, maar wij hebben sindsdien wel een aantal voorbeelden op tafel gehad, zoals Frankfurt met elektrisch taxiën en andere luchthavens die nachtvluchten veel meer beperkt hebben, waardoor ik mij afvraag: wordt er op Europees niveau informatie uitgewisseld over verduurzaming van luchthavens? En wordt er informatie uitgewisseld over wat wij van andere landen kunnen leren? Kan de Minister ten slotte bevestigen dat in het akkoord Duurzame Luchtvaart ETS centraal staat en niet alleen CORSIA?

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil toch nog even terugkomen op die bilaterale afspraken. Zou dat dan bijvoorbeeld betekenen dat Nederland zegt dat het met Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Scandinavische landen zo'n bilaterale afspraak aangaat, als een stap richting het later invoeren op Europees niveau van kerosineaccijns?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja, mits dat dus echt al het bilaterale verkeer bestrijkt, niet alleen de nationale luchtvaartmaatschappijen, aangezien elke Europese maatschappij op die routes kan vliegen. Het moet niet dus zo zijn dat Wizz Air dan vrolijk door kan vliegen tussen Nederland en Engeland zonder accijns te betalen, terwijl de KLM en British Airways dat wel zouden moeten. Het moet dus echt gaan om al het verkeer tussen die twee lidstaten. Met het Verenigd Koninkrijk zal het trouwens lastig worden binnenkort, maar voor zo ver mogelijk inderdaad binnen die kopgroep.

De **voorzitter**:

Ja. Dat was voldoende helder. Dan geef ik het woord aan mezelf en draag ik het voorzitterschap over aan mevrouw De Pater.

Voorzitter: De Pater-Postma

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

Voorzitter. Ik begin met het eurovignet. Het is goed dat dat wordt afgeschaft, maar er komt iets voor in de plaats. De vraag is of dat beter is, of niet. Het is prima dat het een nationale bevoegdheid is. Dat is belangrijk en dat moet ook zo blijven. Het is ook prima voor de branche dat de motorrijtuigenbelasting verlaagd wordt voor vrachtvoertuigen, maar mijn vraag is: waarom zouden we het uitbreiden naar personen- en bestelauto's, touringcars en bussen? Kunt u toelichten waarom dat een goed plan zou zijn? Ik lees dat er voor personenauto's behoorlijke flexibiliteit is bereikt. Hoe dan? Wat behelst dat precies? Dat kan ik uit de stukken niet opmaken.

Ik zie dat er voor de vrachtvoertuigen wordt voorgesteld een verplichte, externe kostenheffing in rekening te brengen. Wat zijn dat nou precies, externe kosten? Gaan we iets doen met luchtkwaliteit of allerlei uitstootzaken beprijzen? Hoe zit dat in elkaar, want ik zie daar wel wat haken en ogen.

Ik lees dat die rapportageverplichting wat is afgezwakt, omdat die rapportage heel uitgebreid is. Het is ook afgekeurd door een aantal lidstaten. Heeft Nederland dat ook afgekeurd?

Ik maak dit kopje even af. Ik lees dat de huidige euronormen, de euro-emissieclassen, verdwijnen in ruil voor CO₂-normen. Maar wij hebben als VVD ook gezien wat voor enorme ellende die omzetting van die NEDC-test naar die WLTP-test heeft opgeleverd. Met name schone, goedkope auto's werden in één keer een stuk duurder, dus ik hou mijn hart vast voor die omzetting.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor de VVD het principe beschrijven van de vervuiler betaalt. Dat zou volgens mij toch ook wel een VVD-principe moeten zijn. Vervolgens schetst de heer Dijkstra dat er toch wel wat haken en ogen aan zitten als die vervuiler echt moet gaan betalen. Welke haken en ogen ziet de heer Dijkstra?

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

Nou ja, op het moment dat je een vrachtwagen hebt die aan Euro 6 voldoet, vervuיל je amper meer, maar betaal je nog wel fors. Ik wil dat de kosten in ieder geval niet heel fors toenemen voor het transport, want als dat betekent dat het vervoer alleen maar duurder wordt, dan helpen we daar weinig mee. Wij hebben ook gezien dat het vervoer niet afneemt. Dat zal alleen maar blijven toenemen. Je kan het duurder maken, maar uiteindelijk betalen de consument en de transporteur het dan, terwijl de goederen wel van a naar b moeten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zien toch dat de milieuschade door vervoer fors is. Het PBL berekende 12 miljard in Nederland. Ook de emissies van CO₂ van vervoer nemen toe. Dan is het toch goed dat we een beleid gaan voeren waarbij de vervuiler betaalt en waar we dus gaan sturen op schoon en zuinig?

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

Dat sturen op schoon en zuinig is prima. Daar kun je een aantal voordelen aan geven, maar op het moment dat een vrachtauto schoon is, of een transporteur heeft daarin geïnvesteerd, wordt hij vervolgens opgezadeld met extra lasten en dat wil ik echt voorkomen. Ik vind de huidige Euroklasse helemaal niet eens zo verkeerd. Ik zie wel heel veel haken en ogen als je het op CO₂ gaat baseren, want dan mis je inderdaad de stikstof, waar mevrouw De Pater aan refereerde. Daar zit ook een balans in. Alleen sturen op CO₂ lijkt heel mooi, maar als dat betekent dat het duurder wordt, terwijl de pakketjes nog steeds van a naar b moeten, dan lijkt mij dat geen goede zaak.

De **voorzitter**:

Meneer Dijkstra, u mag uw betoog vervolgen.

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

Ja, dan ga ik het hebben over TEN-T, het netwerk van goede verbindingen in de rest van Europa, zeg maar. Ik lees in het voorstel dat er behoorlijk wat infraprojecten in staan en dat wij ons daar ook op focussen. Ik denk dat dat een goede zaak is. Ook de mogelijkheid om waterstofstations, overslagpunten en dergelijke te creëren, lijkt mij allemaal wel goed. Maar de truckparkings mis ik hier ook. Mevrouw De Pater stipte het al aan en wij vorig jaar natuurlijk ook al, met moties. Kijk naar die zondag in Duitsland. Kijk naar voldoende parkings. Ik las in de media, maar ook in die brieven, dat er behoefte is aan 2.000 extra plaatsen. Ik zou graag een soort aanvalsplan willen over hoe we die plaatsen ook gaan realiseren. Er zijn er al 800 in ontwikkeling, maar dat betekent dat we nog een behoorlijke stap te gaan hebben. Wij moeten dan ook leveren, denk ik. Op het moment dat we iets vragen aan de sector, om meer te gaan betalen, om te vergroenen, om te verduurzamen, moeten we ook zorgen dat ze faciliteiten krijgen, namelijk doorstroming en voldoende veilige parkings. Dan de Transportraad. Daar gaat het eigenlijk überhaupt over. We zouden graag een terugkoppeling krijgen, nadat die geweest is natuurlijk. Dat lijkt me logisch, maar volgens mij gebeurt dat ook altijd.

Dan passagiersrechten spoor. Ik ben het niet vaak eens met mevrouw Kröger, maar nu even wel: gelijke monniken, gelijke kappen, zeker als het gaat om vertragingen, het mee kunnen nemen van gehandicapten aan boord van een trein en dergelijke. Ik vind ook dat je bij zoveel uur vertraging, ook al is dat op je treinticket van laten we zeggen Amsterdam naar Milaan... Als je drie uur vertraging hebt, dan is het € 300 of bij zes uur vertraging € 600. Ten koste van de NS, want de reiziger, de consument moet centraal staan. Als je de trein als serieus alternatief wil aanbieden, moet je ook dit soort voorwaarden gelijktrekken. Hoe zit de Minister hierin? Gaan we inderdaad zorgen dat het internationale treinverkeer aan dezelfde voorwaarden moet voldoen als de luchtvaart,

als het gaat om vertragingen? Dan heb je het over een eerlijk speelveld in plaats van wat we nu doen: de ene subsidiëren en de andere een beetje de nek omdraaien met dit soort soms extreme consumentenvergoedingen, zeker als het ticket maar € 50 was.

Dan lees ik dat Nederland als een van die vijf lidstaten eigenlijk niets te maken heeft met die gehandicapten en die fietsers, want we hebben daar nu geen problemen mee maar anderen wel. Welke andere van die vijf lidstaten zien daar minder problemen in?

De voorzitter:

Ik zie een vraag van de heer Paternotte.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Ik heb zo meteen nog één punt.

De heer Paternotte (D66):

Twee dingen vind ik een positieve ontwikkeling. Mevrouw Kröger zegt hier naast me: ik ben het helemaal eens met Remco oftewel de heer Dijkstra. Dat is goed om met elkaar te constateren. En de heer Dijkstra zegt: als een ticket maar € 50 kost. Daarmee geeft de heer Dijkstra aan dat er toch wel iets gedaan kan worden aan een eerlijke prijs voor vliegtickets. Ik zie dus positieve ontwikkelingen in dit algemeen overleg.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Wat ik hoop, is dat die treintickets richting € 50 gaan. Dan wordt het mooi. Maar goed, laten ze van elkaar leren. Als je ze wil vergelijken, moet je dat op hetzelfde baseren.

Dan SESAR en het luchtruim. Het kan 10% schoner als we directer en sneller vliegen. Wilt u zich daarvoor inzetten? Dat is de quick win die Europa deze periode moet gaan realiseren.

Ten slotte de vliegtaks. Kunt u nog even bevestigen wat nou precies de afspraak in het regeerakkoord was over eerst Europese belastingen op de luchtvaart en daarna een heffing op lawaaiigere toestellen? Als dat lukt, zeker met die kopgroep van negen landen, dan is de vliegtaks zo meteen overbodig. Graag uw reactie daarop. Doe dat niet nationaal, maar bewandel eerst het internationale spoor. Dan zijn volgens mij de afspraken. Laten we voorkomen, in tegenstelling tot wat de mensen aan de linkerkant willen, dat er een stapeling komt van allerlei heffingen, nationaal, Europees en ook nog internationaal, omdat je daarmee het gelijke speelveld enorm verstoort. Daar heeft de luchtvaart wel mee te maken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan geef ik het voorzitterschap weer terug aan de heer Dijkstra.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De voorzitter:

Wij schorsen voor tien minuten.

De vergadering wordt van 10.26 uur tot 10.36 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de beantwoording door de Minister in het algemeen overleg Transportraad op de gestelde vragen in de eerste termijn. Gaat uw gang.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn toch heel wat gedetailleerde vragen gesteld «naar aanleiding van», zeg maar, die niet direct een-op-een een relatie hebben met de agenda van de Transportraad. Ik zeg dus maar even op voorhand dat ik niet weet of ik alles nu helemaal en détail kan beantwoorden. Ik ga mijn uiterste best doen en anders zal ik in een aantal gevallen daar later op terug moeten komen.

Ik begin met de vragen over de nieuwe Commissaris en verkeersveiligheid. Tijdens de hearing heeft zij aangegeven dat verkeersveiligheid een van haar drie topprioriteiten zal zijn. De andere zijn verduurzaming, de green deal en de sociale aspecten in het transport. Ten aanzien van de verkeersveiligheid heeft ze aangegeven dat de focus vooral zal liggen op verbetering van de veiligheid op de weg. Die lijn bestendigt eigenlijk de roadsafetyagenda van Eurocommissaris Bulc in de vorige periode. Die lijn wordt dus echt doorgezet. Op dit moment is er nog erg weinig bekend over hoe zich dat precies gaat vertalen. U weet ook dat de Europese Commissie nog niet officieel is gestart. Er wordt wel van alles in gang gezet, maar zeker een nieuwe Commissaris die nog niet echt begonnen is, zal natuurlijk ook even tijd nodig hebben om haar eigen accenten te leggen enzovoort. Maar ik ben in ieder geval blij dat zij verkeersveiligheid ook als een van de drie topprioriteiten heeft benoemd. Wij zijn natuurlijk zelf ook steeds bezig om daar aandacht voor te bepleiten, ook bij de Europese Commissie. Dat zal ik ook blijven doen. Ik hoop dat ik heel snel met haar kan afspreken, zodra ze in functie is. Ik wil haar ook graag zo snel mogelijk naar Nederland uitnodigen. Dan zullen wij alle punten, ook de andere, die hier op de agenda staan met betrekking tot luchtvaart et cetera, graag met haar blijven delen. Het is dus nog even afwachten hoe het precies allemaal vormgegeven gaat worden, maar dit zijn dus de drie aandachtspunten.

De voorzitter:

Een vraag.

Mevrouw **De Pater-Postma** (CDA):

Dat is mooi om te horen. Het is goed dat ze verkeersveiligheid zo hoog op de agenda zet. Ik hoorde dat veiligheid op de weg een belangrijke is. In met name Oost-Europese landen zitten ze nog op een heel ander verkeersveiligheidsniveau dan wij. Waar daar een apk, technische eisen aan een voertuig of aanpassingen aan infrastructuur al een winst opleveren, doen die dat bij ons niet meer. Daarom wil ik de Minister toch echt vragen om ook daar gedragsmaatregelen bijvoorbeeld in een pakket te gaan brengen en om eigenlijk als Nederland al voorop te gaan lopen om te kijken wat wij daar uit kunnen halen voor Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar zal ik ook zeker graag mee doorgaan. Ik kan daarvan misschien nog wel een leuk voorbeeldje noemen. Toen ik op handelsmissie was in Polen, hadden wij net kort daarvoor onze MONO-campagne gelanceerd. Het was heel erg grappig dat een van de ambtenaren die aanwezig waren bij een van de vergaderingen waar we het ook over verkeersveiligheid hadden, al over onze MONO-campagne begon, voordat ik er iets over had kunnen vertellen. Hij was al in Nederland geweest en hij had al met Nederlandse instanties contact gehad. Daar was ik aangenaam door verrast. Voordat wij het zelf hoefden uitdragen, waren zij daar al mee bezig. Dat is dan één Oostblokland, zoals u ze noemt. Oost-Europa, sorry; u zei niet «Oostblokland». Dat is een Oost-Europees land dat juist uit zichzelf is geïnteresseerd in die gedragsmaatregelen. We weten natuurlijk dat er grote sommen geld gemoeid zijn met het op peil brengen van je infrastructuur. U heeft gelijk dat wij daarbij een beetje last hebben van de wet van de remmende voorsprong. Het gaat nog heel lang duren voordat hun kwaliteit van infrastructuur op ons niveau zit. Daarom zijn zij juist ook in

die gedragsmaatregelen geïnteresseerd. Zij gaven ook zelf eerlijk aan dat zij ten aanzien van handhaving nog wel een probleem hebben. Dan verder over het mobiliteitspakket. Wij steunen uiteraard het Finse voorzitterschap in de poging om dit dossier tot een goed resultaat te brengen. Ik houd daarbij vast aan het overeengekomen Raadsstandpunt, waar we als Nederland al onze belangrijke punten in terugzagen. De discussie vindt natuurlijk nog plaats over de bekende punten waarop het ook in de Raad al ingewikkeld lag. Dan hebben we het onder andere over de cabotage en de rij- en rusttijden. We hebben helaas niet meer de fantastische ingang die we hadden met Wim van de Camp, die natuurlijk zelf rapporteur was op dit onderwerp. Daarmee hadden we een directe binnenlijn om te kijken hoe het precies lag in het Europees Parlement. We zitten nu op iets meer afstand, maar we proberen het natuurlijk zo goed mogelijk te blijven volgen via de permanente vertegenwoordiging en de contacten die we hebben met de huidige Nederlandse Europarlementariërs, van wie een aantal zeer actief zijn in de transportcommissie. Wij streven er dus naar om hopelijk dit jaar toch tot een akkoord te komen, waarin het waarborgen van de sociale rechten, een verbeterde verkeersveiligheid en natuurlijk – zeer belangrijk – het level playing field voor de sector vooropstaan.

Over het eurovignet zijn door alle leden vragen gesteld. Ik ga ze maar even in willekeurige volgorde trachten te beantwoorden. Welke gevolgen hebben de voorstellen inzake een verplichte tariefdifferentiatie op basis van CO₂, bijvoorbeeld voor de vrachtwagenheffing? Dat kan ik nu echt nog niet zeggen, want de uitkomst van de discussie over tariefdifferentiatie voor vrachtoertuigen zal daar uiteraard direct op van invloed zijn. Dat geldt overigens ook voor de systemen die de buurlanden al hebben. De uiteindelijke gevolgen kunnen we pas een beetje gaan inschatten op het moment dat er op z'n minst een Raadsakkoord over bereikt is. Een van onze grote zorgpunten had te maken met de mogelijke averechtse werking die het zou kunnen hebben als je gaat elektrificeren, waardoor de dieselbusjes toenemen in gewicht. Ze worden dus zwaarder en zouden dan dus ook onder al die heffingen gaan vallen. Daardoor zou je eigenlijk stimuleren om maar in viezere busjes te blijven rijden, omdat je op die manier niet onder de vrachtwagenheffing valt. Dat punt heeft Nederland goed voor het voetlicht kunnen brengen. Daarvoor komt er dus ook een uitzondering. Daarmee wordt rekening gehouden in de regelgeving. Dat was natuurlijk een belangrijk punt, want anders krijg je het omgekeerde resultaat van wat je eigenlijk beoogt. In de richting van mevrouw Kröger zeg ik dat je ook niet wilt stimuleren dat er heel veel met kleine busjes wordt gereden in plaats van met vrachtwagens. De sector zelf verwacht daar eigenlijk geen problemen mee, want in de transport is arbeid eigenlijk de grootste kostenpost. Het kan dus al heel snel niet meer uit om de inhoud van één vrachtwagen met allemaal busjes, dus ook met allemaal chauffeurs, te vervoeren. Daar zit dus echt een andere kant aan. Nederland heeft ook een ander kritiekpunt. In de richting van mevrouw Kröger zeg ik dat wij niet in principe tegen het baseren op CO₂ zijn en om daar categorieën in te maken. Wij hebben wel nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de manier waarop. Zoals het nu voorligt, is het een ongelofelijk bureaucratisch gedoe en zijn er ook volstrekt irreële verwachtingen over de termijn waarbinnen dat zou moeten gebeuren. Het zou binnen twee jaar allemaal klaar moeten zijn. Dat is naar de Nederlandse inschatting gewoon volstrekt onhaalbaar. We zijn dus niet tegen het principe, maar de gedetailleerdheid en de regelgeving eromheen gingen verder dan alleen rapportageverplichtingen. We zullen ervoor blijven ijveren dat het praktisch werkbaar en uitvoerbaar moet zijn. Wat dat eventueel voor consequenties kan hebben voor onze eigen vrachtwagenheffing, hangt dus heel erg af van wat eruit komt. We hebben nu natuurlijk juist aangesloten bij wat er Europees mogelijk is. Op het moment dat dat helemaal op de schop gaat, moeten we dat wel weer allemaal zien te

verwerken in ons eigen plan voor de vrachtwagenheffing. Dan ontstaat er een nieuwe werkelijkheid.

Hoe hoog acht de Minister de kans dat het verplicht... Ik vraag hier enig begrip voor het feit dat ik allerlei ambtelijke handschriften moet ontcijferen, omdat de printer hier kapot was. Ik ga dus mijn best doen. Het is niet heel erg makkelijk. De vraag was hoe hoog ik de kans acht dat het verplicht afschaffen van vignetten en oormerken van de inkomsten uit het akkoord blijft. Er zijn heel veel lidstaten die echt tegen dat verplichte oormerken zijn, dus ik verwacht dat dit ook niet in het Raadsakkoord terecht gaat komen. Na het Raadsakkoord, als we het zover weten te brengen, volgt natuurlijk nog de dialoog met het Europees Parlement. Ook dan zal er ongetwijfeld nog flink wat discussie hierover plaatsvinden, maar daar kan ik nu echt nog niet op vooruitlopen. We moeten eerst maar eens kijken of we tot een Raadsakkoord kunnen komen.

Mevrouw Kröger zegt: goh, Europese harmonisatie is toch goed? Daar zijn wij ook helemaal niet op tegen. Nederland is ook akkoord gegaan met de uitbreiding van het toepassingsbereik. Het ging er dan vooral om, de bussen et cetera er ook aan toe te voegen. Een kanttekening daarbij is natuurlijk het oormerken waarover we het net hadden. Je wilt wel zelf bepalen waar het aan besteed wordt en wat je ermee doet. Je moet rekening kunnen houden met nationale omstandigheden. De meeste lidstaten hebben ook een eigen systeem. Over dat soort zaken wil je zelf blijven kunnen gaan. Wij willen ook zelf blijven gaan over onze eigen afspraken in het regeerakkoord over de vrachtwagenheffing, de terugsluis en hoe wij dat willen doen. Je ziet dat de meeste lidstaten ook pleiten voor zo veel mogelijk flexibiliteit. Wij vinden dat het ook aan de lidstaten is welke voertuigen je precies onder een heffing laat vallen. Ik heb al even aangegeven hoe wij in de kwestie van de 3,5 ton zitten. Je wilt daar geen perverse prikkel creëren om onder de heffing uit te komen, omdat men dan juist in de oude fossiele busjes, zoals mevrouw Kröger ze noemde, zal wil blijven rijden.

Dan de gevolgen voor de sector van een omzetting naar CO₂. Ik heb gisteren vernomen dat uw Kamer op de hoogte wil worden gesteld van de impact als er majeure beleidswisselingen plaatsvinden in z'n algemeenheid. Dit lijkt mij er echt een waarnaar we heel goed moeten kijken en waarover we natuurlijk ook met de sector moeten doordenken. We kunnen niet zomaar met een knip van de vingers een heel ander systeem neerleggen. Ook hier zal er echt een goede impactanalyse moeten plaatsvinden. Dat deel ik met de heer Dijkstra, want het moet allemaal wel uitvoerbaar zijn. Nogmaals, ik kan nu nog helemaal niet inschatten wat het voor onze vrachtwagenheffing zou kunnen betekenen, maar het is duidelijk dat dit om een heel ander systeem vraagt.

De heer Dijkstra heeft vragen gesteld over de scope-uitbreiding. Ik heb het al gehad over de voertuigen die net boven de 3,5 ton gaan uitkomen. De Commissie heeft wel lering getrokken, zo heeft zij laten weten, uit de Duitse tolzaak. Er moet echt worden getoetst aan de algemene rechtsbeginselen. Het voorstel is om dat ook te regelen in de richtlijn. Dat lijkt ons een prima idee, zoals u destijds ook in de BNC-fiche heeft kunnen lezen. De heer Dijkstra heeft nog gevraagd naar een verplichte externe kostenheffing voor zware bedrijfsvoertuigen. Die externe kostenheffing is nu mogelijk, maar die is heel ingewikkeld en wordt weinig toegepast. Alleen Duitsland en Oostenrijk kijken daarnaar. De Commissie wil de milieueffecten van het wegtransport in het algemeen natuurlijk terugdringen. Ik vind dat wij dat als Nederland ook zelf moeten kunnen bepalen. Er liggen meerdere opties voor het opbouwen van die externe kosten, maar of wij dat al niet willen doen en hoe, daar willen wij dus echt zelf de vrijheid over houden.

Ik heb net al iets gezegd over die uitgebreide rapportageverplichting. Daar had de heer Dijkstra ook naar gevraagd. Dat is voor ons echt een kernpunt. We zitten echt niet op een nieuw bureaucratisch circus te

wachten. Dat willen wij niet voor ons, de overheid, maar natuurlijk ook niet voor de sector. Het algemene beeld uit de vergadering was, ook van de andere lidstaten: too much and too frequent. Laten we daar dus vooral niet in doorslaan. Wij gaan er dus van uit dat dat ook echt sterk teruggedrukt kan worden.

Dan heb ik een aantal zaken over luchtvaart. De heer Dijkstra heeft gevraagd naar SESAR en de stand van Single European Sky, maar ik zeg eerst even iets in z'n algemeenheid, want er waren bij de verschillende modaliteiten een aantal vragen gesteld over de agenda van de Europese Commissie. Ik heb uitgebreid gesproken met Eurocommissaris Timmermans, die eigenlijk de hele klimaatagenda gaat trekken, en ik heb al onze dossiers te land, ter zee en in de lucht met hem doorgenomen. Wij zaten heel goed op één lijn. Hij heeft een hele ambitieuze agenda. Ik denk dus dat ik niet zozeer alleen bij Eurocommissaris Valean terecht zal moeten, maar dat wij ook heel goed met Eurocommissaris Timmermans en zijn kabinetschef de heer Samsom, ons ook niet onbekend, zullen kunnen schakelen. Dat is voor ons natuurlijk ook handig. Ik heb hem al uitgenodigd om in januari, als het honderddagenpakket verder uitgekristalliseerd is, met hem nog eens en détail erdoorheen te gaan. Ik heb hem ook uitgenodigd om een leuk werkbezoek te komen doen in Nederland en ik heb hem aangeboden om op allerlei dossiers echt samen op trekken. Ik zeg dat in de richting van de heer Paternotte en mevrouw Kröger, die daar vragen over hebben gesteld: hoe gaan we nou Europees zitten op vooral de dossiers binnen ICAO, het Verdrag van Chicago, de kerosine en EU ETS? Timmermans is er heel erg ambitieus in om dat echt Europees in gang te gaan zetten. Ik denk dus dat wij daarin heel goed samen kunnen optrekken. Hij gaf ook aan dat hij echt kansen zag om de inzet van het EU ETS-systeem toch stevig vol te kunnen houden en dat hij van plan was om zelf, als Europa, echt ambitieus te zijn in de richting van ICAO. Ik heb ook het pleidooi gehouden om Europees echt mee te helpen met de innovatie in de luchtvaartsector, bijvoorbeeld bij de ontwikkeling van synthetische kerosine, het mogelijk maken van elektrisch taxiën en meehelpen aan laadinfrastructuur. Ik heb hem echt voorgehouden dat als we dat op Europese schaal kunnen doen, we ook veel sneller wegblijven uit allerlei staatssteunachtige problematieken enzovoorts. We moeten nog even afwachten hoe zijn programma er precies uit gaat zien, maar ik heb de overtuiging dat we heel goed samen kunnen optrekken, of het nou om de binnenvaart gaat of om de walstroom voor de cruiseschepen. Ik heb eigenlijk alles met hem doorgenomen. We kwamen overal tot de conclusie dat we heel goed samen zouden kunnen optrekken.

Dan kom ik bij de kopgroepen waar Nederland in zit. We hebben bijvoorbeeld met Zweden al afspraken gemaakt. Daar zal ik ook in de komende Transportraad weer met de collega's verder over spreken. Sinds de ICAO-vergadering heb ik de collega's ook nog niet weer gezien. Dus daar gaan we ook mee verder. Wat betreft de belastingaspecten hebt u kunnen zien dat collega Snel daar in zijn commissie ook flink mee aan de slag is. Wat betreft de milieuaspecten kunt u blijvend op de inzet van nu de collega voor Milieu en Wonen, van collega Van Veldhoven, rekenen. Dus ook daar trekken we eensgezind op en vinden we een partner op een – dat is, denk ik, heel belangrijk – hele cruciale positie in de Europese Commissie, te weten Eurocommissaris Timmermans.

Ik ga nu wat nader in op vragen. Specifiek staat de discussie over de toekomst van Single European Sky daar ook nadrukkelijk op de agenda, in het grove kader, omdat iedereen natuurlijk inziet dat efficiënter vliegen, niet onnodig omvliegen, voor iedereen gunstig zou zijn. Het is gunstig voor het brandstofverbruik, dus ook gunstig in het kader van beperking van de uitstoot. Maar het is voor de vliegmaatschappijen zelf ook gunstig, want de liters kerosine die ze besparen, hoeven ze ook niet te betalen. Het is dus echt een win-win-winsituatie, waarmee iedereen graag verder aan de slag wil. U weet ook dat er op dit punt altijd een hiccupsituatie was: het

issue rond Gibraltar. Wat het vertrek van het VK, de eventuele brexit, in dezen gaat betekenen, weet ik niet. Maar ik merk wel dat de huidige Commissie daar graag de boel vlot wil trekken.

De heer Dijkstra vroeg naar de implementatie van de SESAR-technologie. Die gaat op dit moment echt te traag. De Europese Rekenkamer heeft geconstateerd dat Europese subsidies voor de implementatie van SESAR niet voldoende richting geven. Verder gaat het omzetten van onderzoeksresultaten in bruikbare technologieën ook echt te langzaam. Ik zal daarom de Europese Commissie graag tot spoed blijven manen. Ik kan me ook goed voorstellen dat er bijvoorbeeld een grotere rol zou kunnen komen te liggen bij EUROCONTROL, want die heeft in het verleden al verschillende implementatietrajecten getrokken. We zullen dus op spoed blijven aandringen.

Er is nog de vraag gesteld of ik bereid ben om in de ICAO te pleiten voor een reservering in CORSIA. De resolutie van de ICAO gaat over de positie van CORSIA. Dit betekent niet dat er door Europa geen aanvullende maatregelen genomen kunnen worden. Die juridische vrijheid is er dus.

Nogmaals, mijn gesprek met Eurocommissaris Timmermans geeft mij echt het gevoel dat hij daar zeker heel hard mee aan de slag gaat.

Dat er een klacht van de VS was tegen Duitse vliegbelasting was mij niet bekend. Maar dat maakt andermaal duidelijk dat we dit als Europa samen moeten oppakken. Ik zal er nog nadere informatie over opvragen. Dit was ons nog niet bekend.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik weet niet precies wat de Minister bedoelt met dat dit ons duidelijk maakt dat we dit op Europees niveau moeten aanpakken. Volgens mij geeft het aan dat er nu onduidelijkheid is over wat de implicaties zijn van de resolutie over CORSIA. Finland heeft een stemverklaring afgelegd waarin het aangeeft dat Europa een eigen CO₂-beleid op het gebied van luchtvaart wil kunnen voeren, maar het heeft geen voorbehoud geplaatst.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja,...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wat hier speelt is, denk ik, dat het klip-en-klaar moet zijn, voor de Amerikaanse luchtvaartsector of voor wie dan ook, dat Europa gewoon zijn eigen klimaatbeleid zal blijven voeren en dat daarover geen juridische onduidelijkheid bestaat. Daarom is het belangrijk dat Nederland wél inzet op dat voorbehoud.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Onze inschatting, en dus ook die van Eurocommissaris Timmermans, is dat dat op dit moment gewoon allemaal kan. Maar er zijn nog een aantal meer gedetailleerde vragen hierover gesteld. Daarop kan ik op dit moment het antwoord niet geven. Ik stel u voor dat ik schriftelijk nader daarop zal ingaan, nog voor het AO Duurzame luchtvaart, want ik denk dat het daar thuishoort.

Wat gaat de Minister doen aan de grote hoeveelheid gratis rechten onder het EU ETS? Het EU ETS voor de luchtvaart werkt met een...

De heer **Paternotte** (D66):

Voorzitter...

De **voorzitter**:

Ja.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik vroeg net even wanneer het AO Duurzame luchtvaart is. Eerder deze week is dat gepland in april, dus over een halfjaar. Kunnen we in ieder geval afspreken dat het voor het AO Luchtvaart duidelijk moet kunnen zijn?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op zich kunnen we dat doen. Het AO Luchtvaart moet natuurlijk wel breder kunnen zijn, maar we moeten dan niet het hele AO Duurzame luchtvaart in het AO Luchtvaart stoppen, neem ik aan. Het lijkt mij eerder bij het AO Duurzame luchtvaart te horen, maar als u zegt «ik wil toch de duurzameluchtvaartonderwerpen ook in het AO Luchtvaart bespreken», dan kunnen we die twee AO's natuurlijk ook in elkaar schuiven. Daar is wat mij betreft geen enkel bezwaar tegen.

De voorzitter:

Daar gaat alleen de Kamercommissie zelf over.

De heer Paternotte (D66):

Ik heb meer het gevoel dat duidelijkheid hierover krijgen sneller moet kunnen dan pas over een halfjaar. Dit is behoorlijk belangrijk, omdat het gaat over de toekomst van de kopgroep, over de invoering van de Nederlandse vliegtaks en over het feit dat de Amerikanen nu tegen de Duitse vliegtaks bezwaar maken. Dus wat is onze juridische positie? Is er een voorbehoud nodig? Ik hoor de Minister zeggen van niet. We zijn het in ieder geval eens over het doel. Maar een stemverklaring zonder voorbehoud komt ons nog niet over alsof Europa heel duidelijk zijn eigen vrijheid gemarkeerd heeft.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan kijk ik even. Voordat ik beloftes doe die ik niet kan waarmaken, wil ik wel even weten wanneer het AO Luchtvaart dan is.

De voorzitter:

Dat wordt opgezocht. De punten zijn helder.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als ik toe ga zeggen dat ik het daarvoor aanlever, dan moet dat natuurlijk ook wel kunnen. Als dat AO over twee weken is, dan weet ik niet of we al die vragen kunnen beantwoorden.

De voorzitter:

Het wordt eventjes opgezocht.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

26 maart! Dan zeg ik bij dezen toe dat we het in ieder geval daarvoor duidelijk zullen maken. Dat geldt niet alleen voor dit ene punt. Er zijn nog wel meer vragen gesteld – daar zal ik zo meteen ook naar verwijzen – die ik nu niet allemaal exact kan beantwoorden.

De voorzitter:

We gaan even door. Of heeft mevrouw Kröger nog iets dringends op dit punt? Deze toezegging is binnen, natuurlijk.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag, voorzitter. Die stel ik, of die nu dringend is of niet. Dank u wel, voorzitter. Het gaat over dit punt van het voorbehoud. Ik vind het toch een beetje merkwaardig. Voor de ICAO-vergadering hebben we het hierover gehad. Toen heeft de Minister aangegeven wat de inzet was. Dat stond ook in de instructie voor de Nederlandse delegatie. Vervolgens doet Finland het af met een stemverklaring. Dan neem ik aan dat er een analyse is van wat de juridische implicaties zijn van alleen een stemver-

klaring en het niet maken van een voorbehoud, en dat die juridische analyse van wat het betekent wat we nu gedaan hebben, ook in relatie tot bijvoorbeeld die klacht van de Amerikanen, heel snel door de Minister kan worden aangeleverd. Want er is een afweging gemaakt om alleen een stemverklaring te doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat ons betreft is er ook volstrekte duidelijkheid over. We kunnen daar dus ook gewoon ons eigen Europese beleid op baseren. Daar hebben we geen onenigheid over. De Europese Commissie is het daar ook mee eens. Alleen derde landen, zoals in dit geval dus kennelijk de Verenigde Staten, laten er hun eigen interpretatie op los. Zij zullen natuurlijk alles blijven gebruiken om hun punt te maken. De resolutie verbiedt het echt niet. Daar zijn we het over eens, ook met de Europese Commissie. Dat antwoord kan ik u nu al geven. Ik zei: ik weet niet precies hoe het met die klacht van de VS in elkaar zit, waarop zij zich baseren. Gedetailleerde informatie daarover kan ik u nu niet geven. Dat moeten we eerst even uitzoeken. Ik was überhaupt niet op de hoogte van het feit dat de VS een klacht hebben ingediend. Dat moet ik dus echt uitzoeken. Daar komen we dan nog op terug. Maar we zijn er echt van overtuigd dat we gewoon ons eigen beleid kunnen voeren – anders hadden we er natuurlijk niet mee ingestemd om het zo te doen – en Eurocommissaris Timmermans is ook al bezig om dat beleid verder uit te werken. Over vragen die zijn gesteld over hoeveel heden gratis rechten en over hoe het precies zit met het plafond, kan ik alleen maar speculeren. Ik weet dat Eurocommissaris Timmermans zeer ambitieus is. Maar ik moet wel echt eerst de voorstellen zoals die precies zullen worden gedaan, afwachten.

Dan de stand van zaken met de kopgroep. Daar zijn we natuurlijk mee bezig. Ik heb u al gezegd dat Zweden daarbij hoort. Collega Snel heeft hier in het Haagse een conferentie georganiseerd waarbij ook een aantal landen aanwezig waren. Er zijn natuurlijk ook een aantal landen, zoals u weet, die bijvoorbeeld al een vliegtaks hebben. Dus op de verschillende dossiers zoeken wij naar meerderheden. Ik heb echt het idee dat de inzet van Eurocommissaris Timmermans hier een aanjagend effect bij gaat hebben, ook richting de landen die hier misschien nog niet zo direct voor openstaan.

Dus de bilaterale afspraken – daar werd naar gevraagd – hebben natuurlijk ook niet de voorkeur van de Europese Commissie. Dat zeg ik ook in de richting van de heer Dijkstra. In het regeerakkoord staat inderdaad dat wij op Europees niveau tot afspraken willen komen. Ik moet zeggen dat de omstandigheden daarvoor nu toch echt heel veel gunstiger zijn geworden dan ze in de vorige periode waren. Dus ik vind het veel kansrijker geworden, zeker nu Eurocommissaris Timmermans heeft aangegeven er zelf ook heel hard aan te willen trekken. Ik denk dus dat we daar meters kunnen maken, maar hoe dat precies gaat gebeuren, zullen we echt nog even moeten afwachten. Daarom heb ik ook met hem afgesproken om aan het begin van het jaar, in januari, als het eerste stof in Brussel een beetje is neergedaald, weer eens met hem om de tafel te gaan zitten om te kijken hoe we daar samen in kunnen optrekken.

Er zijn ook vragen gesteld over het CE Delft-rapport, over de stapeling van kosten en de verhouding van de kosten van de luchtvaart ten opzichte van andere modaliteiten. Dat rapport zal ik ook met de collega van Financiën bespreken. Daar gaan we natuurlijk gezamenlijk naar kijken.

Dan de luchthavens en de uitwisseling van gegevens over wat andere luchthavens doen. Ik antwoord toch maar even op deze vraag, want ik neem aan dat er elders door de D66-fractie wordt meegeluisterd of -gekeken. Het is inderdaad waar: het is wat langzaam in beweging is gekomen, maar op allerlei luchthavens zijn er steeds meer nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van verduurzaming. Binnen het samenwerkingsverband van luchthavens worden ook best practices gedeeld. Er is

het Carbon Accreditation programme, van de luchthavenorganisatie, waar Schiphol en andere Nederlandse luchthavens hoog op scoren. Ik ga binnenkort op werkbezoek bij Schiphol om daar te kijken wat zij allemaal doen aan duurzaamheidsactiviteiten.

Dan kom ik op de stand van zaken rondom kerosineheffing. Ook daarover had ik een strijdbare Eurocommissaris aan de telefoon, die zei: we laten onze juristen daarnaar kijken; ik zie wel mogelijkheden. Dat valt uiteraard natuurlijk als het gaat om accijnzen en belastingen onder verantwoordelijkheid van collega Snel, maar zoals ik u net al aangaf trekken wij daar gezamenlijk in op. Nogmaals, we moeten even kijken hoe dat uitpakt en wat er nu precies in dat Europese pakket gaat komen.

De heer Paternotte had nog gevraagd wat ik nou besproken heb met de president van de Marshall Islands. Mevrouw Hilda Heine was er helaas niet op het moment dat ik er was, dus uiteindelijk heb ik niet met haar kunnen spreken. We hebben wel heel breed gesproken over klimaatadaptatie, maar daar kon dit punt dus niet specifiek aan de orde komen.

Dan de passagiersrechten op het spoor.

De voorzitter:

Nog even terug naar mevrouw Kröger voor haar laatste interruptie.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over die discussie over de kerosineaccijns aan de ene kant en de tickettaks aan de andere kant. Het eerste stuk van de beantwoording van de Minister ging over de tickettaks en de mogelijkheden voor bilaterale afspraken. Dat geldt natuurlijk eigenlijk ook voor die kerosineaccijns. De nieuwe Eurocommissaris gaat zijn best doen voor een Europese kerosineaccijns. Dat is moeilijk. In de tussentijd zou Nederland bilateraal afspraken kunnen maken in die kopgroep over een kerosineaccijns. Is dat ook de inzet van deze Minister?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, ik heb niet gezegd dat Eurocommissaris Timmermans zich hard gaat maken voor een Europese kerosinetaks. Ik begreep dat hij heel strijdbaar is om dat ook juist in ICAO-verband voor elkaar te krijgen. Hij wil daarnaast, zoals u steeds ook zegt, proberen stappen te zetten binnen het EU ETS, en hij wil natuurlijk ook proberen ervoor te zorgen dat CORSIA straks wordt nageleefd. U vraagt ook steeds of dat wel Europees kan, naast of boven op CORSIA? Daar heb ik u net het antwoord op gegeven. Dat is dus ja. Op beide trajecten is hij ambitieus.

Ik gaf net al aan dat het overleg over de belasting van kerosine vooral plaatsvindt in de commissie waar collega Snel in zit. Dat neemt niet weg dat wij daar ook in onze commissie, en collega Van Veldhoven in de milieucommissie, gesprekken over kunnen voeren, maar de precieze, mogelijke besluitvorming daarover vindt in die andere commissie plaats. Maar ik zal u uiteraard over ontwikkelingen dienaangaande ook in deze commissie op de hoogte houden, zodat u niet de verslagen van collega Snel daarop na hoeft te zien.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Goed. Het is fijn dat we op de hoogte worden gehouden. Maar in die kopgroep jagen wij aan dat er eerlijke belastingen komen voor de luchtvaart. Een goede mogelijkheid daarvoor zijn bilaterale afspraken rond een kerosineaccijns. Is de Minister bereid om die weg te bewandelen, uiteraard samen met, of ondersteunend aan, haar collega van Financiën?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvan geef ik aan dat we dat op dit moment juist niet willen inzetten, omdat we echt denken dat er voldoende steun is om dit Europees te regelen. Er is niet voor niks een kopgroep en de Eurocommissaris is daar

echt op gebrand. Dat willen wij zelf ook graag. Dat is echt de volgorde, ook in het regeerakkoord. Het Europese traject lijkt nu kansrijker, dus dan zou het een beetje gek zijn om daar dan niet vol op in te zetten en juist richting bilaterale afspraken te gaan. Nee, het Europese traject ziet er echt veel hoopvoller uit dan in de vorige periode.

Dan de passagiersrechten op het spoor. Gaat de Minister zich hard maken voor passagiersrechten op het spoor? Zeker. Dat hebben we ook in de afgelopen periode gedaan. Het is echt de inzet van Nederland om dit zo veel mogelijk te versterken, juist ook als alternatief voor het vliegtuig. Dat gaat twee kanten op: het ene lid van de Kamer benadrukt de ene kant en het andere lid de andere kant. Als je het hebt over «gelijke monniken, gelijke kappen», dan wil je dat mensen die van het spoor gebruikmaken van dezelfde voorzieningen en dezelfde rechten kunnen gebruikmaken. Anderzijds betekent dat natuurlijk dat daar voor de exploitanten ook een «gelijke monniken, gelijke kappen»-verhaal achter weg komt. Zij zullen dus ook die kosten moeten dragen. Het werkt dus wel degelijk twee kanten op.

Dan is er gevraagd welke stappen ik wil zetten voor het boeken van gecombineerde trein- en vliegtickets. Ik wil dat graag samen doen, en nu is het helemaal makkelijk omdat ik over beide zaken ga, want ik heb tijdelijk ook het spoor in portefeuille. Ik wil graag verder op dat pad, want collega Van Veldhoven en ik waren samen al bezig om voor de kansrijke bestemmingen de mensen in de sector bij elkaar te brengen. Daarbij kijken we onder andere inderdaad naar de boekingsystemen en de mogelijkheid om te komen tot geïntegreerde tickets. Dat is bij het spoor wel ingewikkeld, want zelfs de grensoverschrijdende ticketing, gewoon alleen spoor-spoor, is al een lastige, om nog maar niet te spreken van de combinatie met vliegen. Maar dat neemt niet weg dat we er wel mee aan de slag zijn. Het plan van aanpak zal eind dit jaar afgerond worden. Dat kunt u dus tegemoet zien.

Er is specifiek gevraagd naar de uitwisseling van data tussen de verschillende transportmodaliteiten. Dat is natuurlijk cruciaal, want je kunt die gecombineerde ticketing niet voor elkaar krijgen zonder die datastromen. Het heeft zeer onze aandacht, maar dat gaat helaas ook wel moeizaam. Ik wil er ook wel op in gaan zetten door ook tijdens de Raad dit onderwerp aan de orde te stellen wanneer we spreken over de noodzaak om voortgang te maken op het digitale transportdossier. Dus bij dat stuk van de verbetering van de passagiersrechten wil ik het punt gaan maken dat daarvoor ook de data-uitwisseling op gang moet komen. Die discussie ga ik dus echt aan tijdens de komende Transportraad.

Dan ga ik naar het mapje over de truckparkings. Mevrouw De Pater heeft net als de heer Dijkstra vragen gesteld over de capaciteit. Dat leek in de aanloop naar de nieuwe Commissie en het nieuwe Financieel Kader van het bordje te vallen. Die truckparkings kwamen uit de Connecting Europe Facility. Maar het goede nieuws is dat we succesvol zijn geweest in het optrekken met andere landen, voornamelijk collega's uit de u welbekende European Road Alliance, waarbij wij toehoorder zijn. Ik heb dus eigenlijk met de buurlanden, de Duitsers, de Belgen, de Fransen en de Luxemburgers, samen op kunnen trekken en kunnen zeggen: jongens, jullie vinden dit toch ook belangrijk en dan moet dit toch uit de Connecting Europe Facility kunnen blijven komen? Dat heeft nu dus ook zo uitgepakt.

Maken we voldoende gebruik van de huidige Connecting Europe Facility? Het gaat om 4 miljoen euro voor die 800 plaatsen bij die zuidoostelijke goederenvervoercorridor, inclusief Venlo. Daar gaat nog een hoop gebeuren in de komende tijd, want de uitvoering is voorzien van 2020 tot en met 2023. Die 800 plaatsen komen er nog bij, maar dan zijn we er nog steeds niet. Er zijn er nog veel meer nodig. U noemde zelf ook Venlo als voorbeeld. Daar gaan we dus, nu die CEF-gelden ook in de toekomst

doorgezet kunnen worden, samen mee aan de slag om te kijken of we daar in de toekomst nieuwe aanspraken op kunnen maken. Een specifieke vraag. Heeft dit ook geleid tot ongelukken? Het ging daarbij om het handhavingsplan voor truck parkeren. Dat handhavingsplan zal eind van dit jaar gereed zijn om het overlast gevende truck parkeren te voorkomen. U noemde terecht al dat het aantal boetes is toegenomen. Dat wil overigens niet zeggen dat het daarvoor niet gebeurde. Ik ben juist blij dat het nu ook echt beboet wordt en dat die intensivering ook echt heeft plaatsgevonden. U moet het dus niet zo uitleggen dat het daarvoor allemaal goed was en dat de problematiek nu opeens heel veel erger is geworden. Nee, ik denk dat juist die extra acties laten zien dat we het niet meer willen accepteren.

De start van de uitvoering van dat plan kan natuurlijk pas echt goed vorm krijgen als we op het niveau zijn dat we overal van die beveiligde truckparkings hebben. Is er iets bekend over ongelukken? Daar hebben we op dit moment geen specifieke cijfers over. We zijn er juist op gebrand om die handhaving zo strak mogelijk in te zetten, zodat de businesscase van die beveiligde truckparkings ook rond komt. Als ze vervolgens toch overal op vluchtstroken en dergelijke mogen staan, dan gaat dat ook niet werken. U kwam met het voorbeeld van colonneparkeren in Duitsland. In het verleden zijn daarover ook al vragen gesteld. Onze ambtenaren zijn daarom in Duitsland, in Rheinland-Pfalz, gaan kijken, waar ze er als eersten mee begonnen zijn. Ze zijn ook met de sector bezig om te kijken waar dat in Nederland mogelijk ook toepassing zou kunnen krijgen. Maar dat is op dit moment nog niet helemaal uitgekristalliseerd.

Waar bestaat de samenwerking uit tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen? In het verleden is mij ook al gevraagd om met de Duitse collega's te bespreken of zij niet kunnen stoppen met dat verbod op de zon- en feestdagen. Dat heeft men, ik zal het maar eerlijk zeggen, beleefd aangehoord, maar dat werd niet als heel erg kansrijk gezien. Ik zal maar niet zeggen welke grapjes ik terugkreeg over Nederlanders met caravans, maar... Het werd niet heel erg enthousiast ontvangen, moet ik in alle eerlijkheid bekennen. Ik wil het best nog een keer ter sprake brengen in een volgend gesprek, maar ik moet ook eerlijk zijn en dat betekent dat ik aan Duitse kant niet heel veel bereidheid verwacht om dat te veranderen. Wel hebben we heel positief gesproken over de consequenties daarvan. Ik heb gezegd: als dat bij ons ertoe leidt dat de hele vluchtstrook vol staat, kunnen jullie er dan niet op z'n minst voor zorgen dat er aan de Duitse kant van de grens voldoende beveiligde truckparkings zijn? Als veroorzaker van het probleem zouden ze daar immers ook mee aan de slag moeten gaan. Daar is vooral door collega Wüst van Noordrijn-Westfalen heel positief op gereageerd. Zij zijn ook bezig om daar nog een slag te maken en daarom konden we ook samen optrekken om die CEF-gelden hiervoor beschikbaar te houden. Naar alle waarschijnlijkheid kunnen we dus verdergaan met specifieke afspraken over die truckparkings in de buurt van de grens.

Dan heb ik geen mapjes meer, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, dan kijk ik naar de Kamerleden of er behoefte is aan een tweede termijn of een opmerking. Gaat uw gang, mevrouw De Pater.

Mevrouw De Pater-Postma (CDA):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar antwoorden. Ik vind het mooi om te zien dat ze actief bezig is met verkeersveiligheid en met de nieuwe beoogde Eurocommissaris. Ik vind het erg spannend wat voor mobiliteitspakket daaruit komt en we houden dat als CDA ook goed in de gaten. Het parkeren van vrachtwagens. Ik ben blij om te horen dat er wel wat schot in de zaak zit. 2020–2023 is natuurlijk wat langer dan gehoopt, maar ik zie wel dat de Minister aan de slag is. Ik ben ook blij dat er overleg is

geweest met de Duitse collega's. Ik zal de Minister ook niet vragen om nog een keer te vragen om «de zondag daar van de weg af te halen», maar ik vind het heel goed dat Duitsland bezig is om daar parkeerplekken te creëren.

De voorzitter:
Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter, en dank voor de beantwoording. Het is goed om te horen dat er wordt ingezet op passagiersrechten op de internationale trein en ook op data-delen en ticketing. Ik denk dat dat ongelooflijk belangrijk is. Maar gemakkelijk een trein- of vliegticket boeken is echt iets waar Europese harmonisatie voor nodig is. Daar is meer voor nodig dan aanbieders die met elkaar moeten samenwerken, want daar is ook echt regelgeving voor nodig. Ik zou heel graag nog wat meer van de Minister willen horen over wat daar mogelijk is.

De luchtvaartbelasting. Het lijkt me dat daar toch twee dingen door elkaar heen lopen. Aan de ene kant hebben we de tickettaks, de vliegbelasting. Daar is inderdaad een oproep toe gedaan. Er is ook een kopgroep en Nederland heeft zelf ook een wetsvoorstel liggen. Aan de andere kant is er die kerosineaccijns. De Minister zegt: die kerosineaccijns is niet per se datgene waar Timmermans op inzet. Zo meen ik haar althans begrepen te hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:
Misschien maar even gelijk dat misverstand wegnemen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ja?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat moet vanwege het verdrag van Chicago binnen de ICAO geregeld worden. Daar wil Eurocommissaris Timmermans dus ook voor gaan. Je kunt dat namelijk niet alleen Europees doen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nou is het wel mogelijk, blijkt uit studies, om bilateraal kerosineaccijns te heffen. Je zou dus ook met een kopgroep van landen waar veel vliegverkeer tussen is, bilaterale afspraken kunnen maken over kerosineaccijns. Mijn vraag aan de Minister is hoe zij daartegenover staat en of ze dat in ieder geval als een optie met de Minister van Financiën wil bespreken. Tenslotte het punt van de reservering. Wij maken ons echt zorgen over het feit dat Nederland er in Europa niet voor gekozen heeft een voorbehoud te maken en zich te beperken tot een stemverklaring. Wij zien daarom echt uit naar de brief met daarin de analyse van de juridische consequenties daarvan.

De voorzitter:

Dank u wel.

Alles wat goed gaat hoeven we niet te herhalen. De VVD-fractie heeft ook een aantal zorgpunten aangegeven. Die worden meegenomen, dus daarover kan ik tevreden zijn. Veel succes daarmee. Wat ik wil benadrukken, in één zin: transport is nationaal maar ook internationaal. Juist Europa heb je daarbij nodig. We hechten heel erg aan dat gelijke speelveld, eigenlijk in al zijn facetten. Wij pleiten voor zo veel mogelijk eenduidigheid, zodat het ook werkt voor iedereen.
Bedankt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Mevrouw De Pater legt nog een keer de nadruk op verkeersveiligheid en de truckparkings. Ik stel het zeer op prijs dat u mij niet opnieuw op pad stuurt om over die vrachtwagens op zondag te beginnen. Laten we dat eerst maar even bezinken. Wellicht over een tijdje, maar het terechte punt is natuurlijk vooral dat we de overlast daarvan aanpakken. Het handhavingsplan hebt u dus nog tegoed. Uiteraard blijf ik graag het gesprek met de Duitse collega voeren om die truckparkings, juist in de grensstreek, zo snel mogelijk op het goede niveau te krijgen. Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar bilaterale afspraken over een kerosinetaks. Dat ligt vooral bij collega Snel. Ik weet op dit moment ook echt nog niet waar Eurocommissaris Timmermans wel of niet precies mee gaat komen. De komende tijd zal ik daar met collega Snel, zodra we iets meer weten vanuit het Brusselse, natuurlijk graag over in gesprek gaan om te kijken wat dat betekent voor onze Nederlandse strategie. Daarvoor moeten we echt eerst precies weten wat de inzet in de praktijk wordt. Want ik heb natuurlijk één gesprek hierover gehad met collega Timmermans. Dat is echt niet helemaal op dát detailniveau uitgewerkt. Dat weten ze ook gewoon nog niet. Er wordt ook door juristen in Brussel nog precies gekeken naar wat er wel en niet mogelijk is. Maar zodra we daar meer van weten, ga ik daar uiteraard met collega Snel over in gesprek en informeren wij u natuurlijk beiden via de gebruikelijke lijnen over hoe dat precies in elkaar zit.

Dan het verhaal van de reservering. Ik heb u al toegezegd dat we dat voor het AO Luchtvaart in ieder geval helder zullen maken. Naar de inschatting van Nederland en die van de Eurocommissaris is er geen probleem, maar ik heb begrepen dat u daar graag een juridische onderbouwing bij wilt. Daar zullen we dus gezamenlijk met de Europese Commissie nog even naar kijken. Dat zal ik u dan doen toekomen.

Verder werd er nog iets gezegd over de uitwisseling van data. Voor het einde van dit jaar krijgt u nog het plan hoe we het gaan doen met de substitutie van vliegen naar reizen met de trein. Daar is die datadeling uiteraard ook een belangrijk onderdeel van. Dat houdt u dus ook nog even tegoed.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee komen we tot een einde. Ik heb een drietal toezeggingen genoteerd:

- De Kamer zal voor het algemeen overleg Luchtvaart worden geïnformeerd over de precieze juridische implicaties van de ICAO-resolutie over CORSIA.
- De Kamer ontvangt voor het einde van het jaar een plan van aanpak voor de gecombineerde trein- en vliegtickets.
- De Kamer krijgt het handhavingsplan inzake truckparkings.

Is er nog behoefte aan een VAO? Ik constateer van niet. U mag het nu zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit is uitlokking, voorzitter.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, er is wel behoefte aan een VAO. Alleen, het is even de vraag of dat qua timing per se voor die Transportraad moet.

De voorzitter:

Dat lijkt me niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dus wel behoefte aan een VAO maar niet per se voor de Transportraad.

De voorzitter:

Oké. GroenLinks vraagt een VAO aan. Dan komen we opdraven, maar dat doen we op termijn.
Dank u wel.

Sluiting 11.30 uur.