

Vergaderjaar 2017–2018

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 715

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 30 mei 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 mei 2018 met de geannoteerde agenda Transportraad 7 juni 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 705);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2017 ter aanbieding van het verslag van de Transportraad van 5 december 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 689);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 december 2017 over de vervolgstappen en ontwikkelingen inzake Duitse tolvignet voor personenvervoertuigen en campers (Kamerstuk 21 501-33, nr. 687);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 december 2017 over de effectenstudie EU-mobiliteitspakket (Kamerstuk 34 734, nr. 19);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 januari 2018 met het antwoord op de openbare raadpleging van de Europese Commissie over specificaties voor coöperatieve intelligente vervoerssystemen (Kamerstuk 22 112, nr. 2466);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 15 december 2017 met het fiche: Wijziging richtlijn gecombineerd vervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 2445);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 15 december 2017 met het fiche: wijziging verordening markttoegang busvervoer (Kamerstuk 22 112, nr. 2444);**
- **de brief van de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking d.d. 23 februari 2018 met het fiche: Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (Kamerstuk 22 112, nr. 2495);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 februari 2018 over de publieke consultatie inzake herziening van het Europese beleid inzake Monitoring, Rapportage**

**en Verificatie van CO2-emissies van maritiem transport
(Kamerstuk 22 112, nr. 2489);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 maart 2018 over de EU-raadpleging inzake financiering strategische infrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 2509);**
- de zesde overzichtsbrief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 april 2018 in het kader van dieselfraude (Kamerstuk 31 209, nr. 215);**
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 mei 2018 met een reactie op verzoek commissie over de stand van zaken in de procedure bij het Hof van Justitie inzake het Duitse vignet voor personenvoertuigen en campers (Kamerstuk 21 501-33, nr. 701).**

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

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

De voorzitter van de commissie voor Europese Zaken,
Azmani

De griffier van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Von Martels, Agnes Mulder en Sienot,

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

Aanvang 16.04 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Van harte welkom bij deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben vandaag de Transportraad aan de orde. We zijn iets later begonnen omdat er iets technisch opgestart moest worden vanwege de notulen en dergelijke van deze vergadering. De leden staan te trappelen. Ik geef het woord aan de eerste spreker, de heer Dijkstra van de VVD. Hij heeft vier minuten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Goed dat we hierover spreken. Allereerst ga ik in op het vrachtverkeer, dan kom ik op tolheffing en vervolgens luchtvaart en nog een paar punten.

De regels met betrekking tot vrachtverkeer over de weg zijn opgesteld in een tijd van crisis. Voor een deel voldoen ze dus niet meer. Europa wil strengere sociale regels voor vrachtwagenchauffeurs, maar veel bedrijven willen simpelweg de goedkope chauffeurs inzetten. In Nederland kampen we op dit moment zelfs met een chauffeurstekort. De VVD zou graag zien dat chauffeurs binnen de Europese Unie gelijke lonen betaald krijgen voor gelijk werk op dezelfde plek. Voorwaarde hierbij is wel dat Europese transportbedrijven vrije toegang hebben tot alle Europese markten. De VVD wil daarom graag dat de beperking op cabotageritten binnen de interne markt wordt opgeheven, zodat er eerlijke concurrentie kan plaatsvinden binnen een Europees gelijk logistiek speelveld. Ik realiseer me wel hoe moeilijk dat is. De regels zijn wat gedateerd en het Nederlandse kabinet moet inzien dat de economie groeit en profiteert van voldoende aanbod in plaats van markt afscherming, waarvoor sommigen weer een pleidooi zullen houden. Concurrentie binnen de transportmarkt is goed en de economische groei is voldoende om verdringing te voorkomen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ben wat in verwarring. Gisteren hebben we een petitie ontvangen van de Nederlandse transportsector, zowel van werkgevers- als van werknemerskant. Zij pleiten juist voor behoud van de Nederlandse regelgeving. Ze zijn bang voor het openstellen van de Europese markt. Ze pleiten voor een gelijk speelveld, met genoeg bescherming voor de Nederlandse transportsector. Hoe ziet de VVD dat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Petities zijn prachtig. Dit was een petitie van Transport en Logistiek Nederland, samen met de vakbonden. Ik heb eerder voorstellen van andere partijen gezien. Wij maken uiteindelijk zelf de balans op van wat wij goed vinden. Die regels zijn opgesteld in een tijd waarin de situatie echt anders was. Toen vochten partijen om vrachten te mogen doen. Inmiddels is de economie enorm aangetrokken, maar de cabotageregels zijn gebaseerd op met name het verleden. Die voldoen niet meer. Van een beetje concurrentie moet je niet vies zijn.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Het is juist de transportsector die floreert in Nederland en die baat heeft bij goede afspraken, ook omdat vanuit met name Oost-Europa vrachtwagens hier voor veel lagere prijzen komen rijden, zeker als je cabotage gaat oprekken of afschaffen. Als we dat zouden willen betekent dat dat we een heel groot deel van de Nederlandse economie op het spel zetten. Wil de VVD dat echt?

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

Ik wil een gezonde logistieke sector. Die is er volgens mij op dit moment. We kunnen concurreren op tal van gebieden. In mijn pleidooi heb ik ook gezegd dat je wel gelijk loon wil op dezelfde plek voor in feite dezelfde dienst. We streven naar een gelijk logistiek speelveld binnen Europa. Ik denk dat Nederlandse transporteurs heel goede papieren hebben om binnen Europa met zijn vrij verkeer van goederen – daar is het ook voor bedoeld – uit de voeten te kunnen. Ik vind die vrijheid bieden beter dan allerlei beperkingen en marktbeschermingen opleggen.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog. Ik zou de leden willen voorstellen om in deze termijn twee interrupties te doen.

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

Het gaat ook om een gelijk speelveld voor rij- en rusttijden. De VVD wil ook graag vrachtwagenparkeerplaatsen faciliteren. Afgelopen reces reed ik naar Zuid-Europa. Ik keek echt op: in Frankrijk staan echt tientallen vrachtwagens langs de weg geparkeerd, gewoon langs de weg, in het donker. Je ziet ze omdat ze toevallig zo'n reflecterend ding hebben, maar dat is het dan ook. Dat komt, heb ik begrepen, omdat de boete voor doorrijden hoger is dan een boete voor fout parkeren. Ook in Nederland zien we dat vrachtwagens vanwege de tolheffing in Duitsland en België uitwijken naar Nederlandse wegen in met name Limburg en Brabant maar ook in het oosten. We hebben al eerder gepleit voor voldoende beveiligde truckparkeerplekken. Ik vind dat we daarmee door moeten gaan. Ik hoor graag welke mogelijkheden we verder hebben om dat te versnellen. Het is van belang dat de chauffeurs die hier zijn, goede voorzieningen hebben en we niet zulke levensgevaarlijke toestanden krijgen zoals in Frankrijk.

De **voorzitter**:

Daarover krijgt u een vraag van de heer Von Martels.

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

Inderdaad, rij- en rusttijden, truckparkings, is een belangrijk onderwerp. De heer Dijkstra is op zoek naar een antwoord hierop van de Minister. Maar welke ideeën heeft hij hier zelf over om dit in goede banen te leiden, zodat er voldoende gelegenheid bestaat voor de chauffeur om ergens te rusten, op een beveiligde plek vooral? Ik ben benieuwd naar het antwoord.

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

We hebben daar geld voor beschikbaar; dat is mooi. Bij de begroting hebben we samen een motie ingediend om dat voor elkaar te krijgen. We zitten met name te kijken naar gronden die nu in handen zijn van Rijkswaterstaat: kunnen we die meer openstellen? Ik zie ook particuliere initiatieven van mensen die al iets hebben langs de snelweg. Zij bieden ruimte voor comfort en met name veiligheid, zodat we deze chauffeurs, die dag en nacht voor ons werken, ook een veilige plek kunnen geven om te overnachten. Het idee dat iedereen maar in een hotel moet overnachten? Ik zie ze al aankomen, 30 truckchauffeurs bij Van der Valk. Ze krijgen geen parkeerplek. Die is daar niet, plus dat die hotelkamers er waarschijnlijk niet zijn. We hebben daar wel een taak te doen in Europees

verband, denk ik, om te zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor deze mensen, de ridders van de weg.

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

In vervolg hierop nog een vraag. «Ja, we hebben nog wat te doen.» Veronderstelt u dat met name de rijksoverheid maatregelen moet nemen, of is er ook een taak weggelegd voor provinciale staten?

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

Ik zou graag zien dat we dat samen doen met de grondeigenaren en met inderdaad de provinciale vertegenwoordigers. In een aantal gebieden is dat hartstikke handig en nuttig. Het initiatief in bijvoorbeeld Duiven, waar er recent eentje is geopend aan de A12, werkt heel goed. In Brabant zijn ook plannen. Laten we dat vooral doen. Laten we faciliterend zijn en zo nodig ook stimulerend. Nogmaals, daar hebben we ook budget voor.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag, van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik verbaas me wel enigszins over de VVD naast mij, die aan de ene kant aangeeft blij te zijn met het mobiliteitspakket en het opengooien van de markt voor Oost-Europese chauffeurs, wat ten koste gaat van onze eigen transportsector in Nederland, en die vervolgens allerlei faciliterende dingen wil doen wat parkeerplaatsen betreft. Als u die markt teruggeeft aan de Oost-Europeanen, hoeft u echt geen faciliteiten te treffen. Die richten tegenwoordig hun eigen campings op, langs de weg, in tunnels, heb ik me laten vertellen. Wat gaat u nu faciliteren? Gaat u Oost-Europa faciliteren, of zet u zich in voor de Nederlandse markt?

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

Wat we niet willen is kamperende chauffeurs. We moeten, welke chauffeur het ook is, faciliteiten bieden en ervoor zorgen dat de chauffeurs op een veilige manier – voor zichzelf, voor hun lading en de omgeving – kunnen overnachten en hun werk kunnen doen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Is mijn collega van de VVD het met mij eens dat niet zozeer de capaciteit het probleem is maar de handhaving? Daar heeft de PVV al meerdere keren aandacht voor gevraagd, ook door middel van uitbreiding van de capaciteit van de ILT. Zou het niet veel beter zijn om de handhaving veel beter te organiseren?

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

Handhaving is één ding. We hebben ook gezien dat er gehandhaafd wordt. We hebben gezien dat er ook voorlichting plaatsvindt, ook in andere talen. Ik heb zelfs gezien hoe de Minister ergens langs de snelweg Roemeense truckchauffeurs aansprak: «weet u wel dat u hier niet mag staan?» Wij moeten ook zorgen voor voldoende voorzieningen. Ik denk dat het een combinatie is. Alleen een handhavingstool is ook beperkt. Ik heb het zelf in Frankrijk gezien, waar je gigantische boetes krijgt maar mensen toch het risico nemen. We moeten gewoon zorgen dat de chauffeurs, die alleen maar meer vracht krijgen en allemaal een bestaansrecht hebben, veilig van A naar B kunnen, inclusief overnachtingen.

De **voorzitter**:

De heer Dijkstra vervolgt zijn betoog.

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

Dan kom ik op de tolheffing. Over wegbeprijzing is de VVD altijd zeer terughoudend. We betalen al genoeg. Ik lees in een soort strategienotitie dat Europa in de toekomst eigen inkomsten wil genereren: EU-financiering op het gebied van strategische infrastructuur. Dat zou dan betaald moeten worden door de landen die nu al tolheffing hebben. Dat is een grote reden om dat vooral niet te gaan doen. Wat ik ook niet wil is dat de EU hiervoor een eigen budget gaat optuigen; ik zie het al gebeuren. Van de bestaande budgetten gaat een deel naar fietsen, heb ik gezien. Dat vind ik op zich mooi, maar ik vind dat we vooral innovatie moeten stimuleren. Bij de begroting hadden we het over de hyperloop. Kunnen we dat soort projecten niet van Europees geld realiseren? Tolheffing of rekening rijden moet vooral een nationale aangelegenheid zijn. Het is niet aan Europa hoe we dat doen en of we dat doen.

De heer **Sienot** (D66):

Ik kijk een beetje ervan op dat fietsen en innovatie als tegengestelde dingen worden gepresenteerd. D66 vindt juist dat fietsen bij uitstek heel innovatief zijn. Er komen steeds meer heel slimme fietsen. Je ziet eigenlijk dezelfde ontwikkeling als bij auto's. Is de VVD het met D66 eens dat fietsen juist hartstikke innovatief zijn en dat ze ook steeds slimmer worden?

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

Ja.

De heer **Sienot** (D66):

Is de VVD het dan met D66 eens dat het toch juist te huldigen is dat er budget naar fietsen gaat om die slimme ontwikkelingen alle ruimte te geven?

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

Ja, maar dan wel uit bestaande budgetten. Ik had het hier over nieuwe budgetten. Daar ben ik absoluut niet voor. Die nieuwe budgetten mogen er wat mij betreft niet komen. Innovaties wil ik graag gefinancierd zien uit de bestaande budgetten, in ieder geval niet uit nieuwe budgetten. Als we in een consultatie aangeven dat we de overgang naar een koolstofarme economie belangrijker vinden dan bevordering van economische groei en werkgelegenheid, denk ik: ik zou hebben gekozen voor een andere prioritering.

Ik kom op bronbeleid, voorzitter.

De **voorzitter**:

U heeft nog een kleine minuut.

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

Ik kom op bronbeleid. Dat mag wat ons betreft best iets ambitieuzer. Er ligt nu wat voor vrachtwagens. Dat mag best wat ambitieuzer omdat we de markt moeten uitdagen en ik als liberaal allerlei andere dingen wil voorkomen, juist door aan bronbeleid te doen. Als we het bronbeleid goed doen, kunnen we onze doelstellingen halen, denk ik. Als we het onvoldoende doen, komen we terecht in allerlei ellende die we niet willen, zoals rekeningrijden en andere zaken. Dus graag een pleidooi voor strenger bronbeleid.

Voorzitter. Dan kom ik op luchtvaart. De vliegtaks staat weliswaar niet op de agenda, maar de Minister zit wel in Europa met haar collega's van Transport. Ik wil eigenlijk dat zij en marge van de vergadering vraagt aan de collega's hoe zij denken over een belasting op vliegen. Hoe liggen de krachten op dit moment? Wij willen dat graag in internationaal verband voor elkaar krijgen, niet nationaal. Dan moet het wel ergens gebeuren. Hoe gaan we dat doen?

De **voorzitter**:
En uw slotzin is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Mijn slotzin is dat ik het hierbij houd.

De **voorzitter**:
Heel hartelijk dank, meneer Dijkstra. Dan ga ik naar de heer Van Aalst van de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Gisteren ontving de commissie een petitie van de vakbonden en Transport en Logistiek Nederland; best een verrassende combinatie. Des te verrassender was het dat waarschijnlijk de wonderen de wereld nog niet uit zijn: zelfs de FNV kon zich vinden in de lijn van de PVV. Wat met name uit de petitie bleek, is dat de noodklok wordt geluid over het nieuwe mobiliteitspakket dat ons vanuit Brussel dreigt te worden opgelegd.

De **voorzitter**:
Daarover is direct al een vraag aan u, meneer Van Aalst.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik vind dat niet zo bijzonder, want de PVV is gewoon een linkse partij. Toch, meneer Van Aalst?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Heel bijzonder dat de VVD, die D66 inmiddels links inhaalt, mij nu «links» noemt. Meneer Dijkstra was hier vorig jaar niet tijdens de bespreking van het eerste mobiliteitspakket. Toen hebben we de Minister helpen herinneren aan exact dezelfde problemen die vandaag weer voorliggen. Helaas konden we toen niet op uw steun rekenen en waarschijnlijk vandaag ook weer niet. De FNV heeft inmiddels de draai gemaakt om zich bij ons aan te sluiten. Ik denk niet dat wij links zijn; ik denk dat de FNV een stapje naar rechts heeft gemaakt. Daar komen we later vast nog over te spreken.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Is het niet een wonderlijke combinatie? De vakbonden en Transport en Logistiek Nederland slaan de handen ineen, terwijl de verladers zeggen: «laat de ruimte; we kunnen het aan, want we zien dat er meer dan 3% vacatures zijn in de logistiek». Als vrachtwagenchauffeur kun je een goede boterham verdienen in Nederland. De voorzieningen zijn beter en het imago van de transportsector is de afgelopen vijf jaar enorm verbeterd door de economie maar ook door alle investeringen die we doen. Is het niet goed om te kijken naar wat het meeste oplevert voor Nederland, in plaats van alleen maar te denken aan marktbescherming?

De heer **Van Aalst** (PVV):
Jazeker, de PVV kijkt naar wat het meeste oplevert voor Nederland. Dan zien we dat we onze eigen sector moeten beschermen en niet weg moeten geven aan Oost-Europa. Ik ben blij dat TLN, die vorig jaar helaas nog geen stevige toon aansloeg, zich inmiddels bij ons heeft gevoegd en dat zelfs de vakbonden zich daarbij hebben aangesloten. Het verbaasde mij inderdaad dat evofenedex ervoor kiest om dat niet te doen. Van hen had ik verwacht dat ze zich zouden uitspreken voor de Nederlandse markt.

De **voorzitter**:
De heer Van Aalst vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Citaat uit de petitie van gisteren: «De sociaaleconomische verschillen tussen de oostelijke en westelijke lidstaten zijn veel te groot om de cabotage te liberaliseren, zelfs met toepassing van gelijk loon en dezelfde concurrentievoorwaarden. Het gaat immers om de afdracht van belastingpremies et cetera.» Hoor daar het grote gelijk van de PVV! Mijn partij is er bij uitstek om problemen te signaleren voordat het water ons echt aan de lippen staat. De bonden houden zich daarentegen bezig met politieke correctheid in plaats van hun achterban te bedienen. Maar inmiddels zijn ze tot inkeer gekomen. Helaas praten ze nog steeds over notoire overtreders en zeggen ze niet waar het op staat, namelijk dat Oost-Europese chauffeurs onze transportsector overnemen. Zodra dit mobiliteitspakket op tafel kwam, hebben wij daarvoor gewaarschuwd. Het vrijgeven van de cabotage betekent dat onze hardwerkende chauffeurs werkloos thuis komen te zitten. Duizenden banen zullen verloren gaan. Is de Minister bereid om dit pakket met alle mogelijke middelen tegen te houden en zo nodig met de vuist op tafel te slaan in Brussel? Ziet zij daarnaast manieren om de Nederlandse uitvoering ervan zo veel mogelijk te vertragen?

De heer **Sienot** (D66):

Ik hoor iets over banen. Dat vind ik heel interessant. Wij zien VDL in Brabant als een enorme banenmotor. Ik weet dat uw collega Graus daar ook altijd heel vol van is, en terecht. VDL kiest nu voor de toekomst, voor de ontwikkeling van elektrische auto's. Kan ik namens D66 erop rekenen dat de PVV steunt dat we juist ambitieuzere inkoopdoelstellingen gaan hanteren – namelijk: emissieloze voertuigen – en dat we dat Europabreed doen, juist ook om zo'n sector waarvan VDL kan profiteren, te stimuleren?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik zal proberen mijn collega van D66 nogmaals uit te leggen dat de PVV niet tegen elektrisch rijden is, maar wel tegen die perverse eurocratische D66-prikkels die het mogelijk maken om het elektrisch rijden door de strot te drukken. Daar houden wij niet van. Als VDL vanuit de markt daarvoor kiest, dan hebben wij daar geen enkele moeite mee. Alleen kiezen wij niet voor perverse prikkels, zoals u dat waarschijnlijk wel doet.

De heer **Sienot** (D66):

Afspraken maken over inkoop is geen perverse prikkel. Dat is juist een hele positieve marktstimulus. Die auto's zijn al goedkoper dan dieselauto's, dus het is ook economisch verstandig om die in te kopen. Het is juist heel verstandig voor onze portemonnee in Nederland. Volgens mij is dat wel iets wat de PVV aanspreekt. En het is verstandig voor onze banenmarkt, ook iets wat de PVV aanspreekt. Ik reken dus gewoon op de steun van de PVV voor ambitieuzere doelstellingen, voor emissievrije wagens, en de inkoop daarvan.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Wij zijn blij met elke innovatie die uit de markt komt. Alleen, wij kiezen niet voor het stimuleren of, zoals u dat heel graag wilt, juist het belasten van andere vervoermiddelen. Ik noem de vrachttaks die u wilt invoeren. Ik weet dat die uit uw koker komt. U bent er vast heel blij mee. Wij zien dat totaal niet zitten. Nu wordt gezegd dat er alleen maar een soort van experimenten plaatsvinden, maar wij zien gebeuren dat het rekeningrijden niet ver meer weg is voor alle automobilisten in Nederland.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst vervolgt zijn betoog.

De heer **Van Aalst** (PVV):

De waarheid is dat dit mobiliteitspakket ervoor zorgt dat we straks alleen nog maar Oost-Europese truckers op de weg hebben, die veelal de taal niet spreken, die weinig tot geen opleiding hebben gevolgd en die veel minder aandacht besteden aan veiligheid. Ik wil de Minister vragen wie zij liever achter het stuur heeft zitten als bijvoorbeeld de vracht begint te schuiven of als er gevaarlijke stoffen beginnen te lekken: een Nederlandse of een Oost-Europese chauffeur? Wie volgt onze protocollen het beste op? Wie legt er het snelst en het duidelijkst contact met onze veiligheidsinstanties? Dat is natuurlijk de Nederlandse chauffeur, die altijd keurig is opgeleid en die de veiligheid hoog in het vaandel heeft staan. Ik hoor graag van de Minister of zij dit ook durft toe te geven. Met het onderkennen van het probleem zijn we namelijk al een heel eind.

Voorzitter. De Sloveense Transportcommissaris Bulc heeft er een potje van gemaakt. Het enige waarvoor ze zich druk heeft gemaakt, is het creëren van baantjes voor haar eigen mensen, in dit geval de Slovenen en de Oost-Europese chauffeurs. Voor andere belangen, zoals de Nederlandse, heeft ze geen enkel oog gehad. Kan de Minister aangeven wat zijzelf heeft gedaan om de Nederlandse transportsector te beschermen tegen Europa? Daar zien we namelijk niets van terug. Wat ons betreft kan dit hele mobiliteitspakket zo snel mogelijk van tafel.

Voorzitter. Tot slot wil ik het kort nog even hebben over het Duitse tolvignet, dat hoogstwaarschijnlijk in 2020 wordt ingevoerd. Gezegd wordt dat er een Europees kader moet komen vanuit Europa, de opmaat naar een Europees tolsysteem gebaseerd op CO₂-uitstoot. Dat is, met andere woorden: één grote Europese milieuzone. Dit kan toch niet waar zijn? Waar is de Minister gebleven die dapper strijd voerde tegen dit onzalige vignet? Graag hoor ik of het klopt dat ze volledig overstag is gegaan en nu instemt met het Duitse voornemen om onze automobilisten te laten meebetalen aan de Autobahn.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dat was ruim binnen de tijd. We gaan naar de heer Sienot van D66.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. In 1850 reisde je in twaalf uur van Utrecht naar Enschede. Tegenwoordig zit je in dezelfde tijd met een hogesnelheidstrein in Zuid-Europa. We verleggen onze grenzen door techniek en profiteren zo van handel in heel Europa. De ambitie van D66 daarbij is het stimuleren van duurzaam vervoer. Dat is goed voor het klimaat, goed voor onze economie én goed voor onze internationale concurrentiekracht. Daarom heb ik de volgende punten.

Voorzitter. Ik begin met optimistisch nieuws. Ik zei het net al even: elektrisch rijden is nu goedkoper dan rijden op diesel. Duurzaam inkopen is daarmee dus ook economisch inkopen. We zien daarom graag meer ambitie in de EU: in 2025 35% elektrische auto's en 10% elektrische vrachtwagens. Meer ambitie is goed voor ons klimaat en voor onze economie. Nederlandse bedrijven lopen namelijk voorop. Neem DAF en VDL, met hun eigen e-model vrachtwagen. Willen we als Europa wereldwijd serieus meedoen in deze markt en niet worden ingehaald door China of de VS, dan moeten we meer inkoopambitie hebben dan er nu voorligt. Wil de Minister zich hiervoor inzetten in Europa?

Voorzitter. De nieuwe richtlijn voor EETS draagt bij aan het coalitievoornemen om vrachtwagens niet met extra apparatuur uit te rusten voor de vrachtwagenheffing. Hoe neemt de Minister deze richtlijn mee in haar plannen voor een kilometerheffing voor vrachtwagens, die ze voor volgende zomer gaat presenteren?

Voorzitter. Wij begrijpen dat de regering de regels voor cabotage niet wil veranderen zolang de sociale verschillen in Europa zo groot zijn. Goede, sociale werkomstandigheden staan voorop. Tegelijkertijd stopt ons

denken daar niet. De vraag naar transport overtreft het aanbod. Hoe brengen we die twee dichterbij elkaar? Staat de Minister open voor het vinden van slimme oplossingen om tegemoet te komen aan de groeiende vraag met oog voor de werkomstandigheden? Tegen verladingszaken zeg ik: lukt het niet over de weg, probeer het dan eens over het water. De EU wil bevorderen dat er meer vervoer van de weg naar het water gaat. D66 wil dat ook. Onze vraag is daarom: hoe staat het met de ontwikkeling in de EU van overstapfaciliteiten en de fiscale stimulansen die hiervoor nodig zijn? Voorzitter. Met de Regeling havenontvangstvoorzieningen wil de EU afvallozingen op zee tegengaan. In de economie van morgen is afval bovendien grondstof.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat: volgens mij is er over het vorige punt nog een vraag van de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Ja, inderdaad, voorzitter. De heer Sienot wil dat er meer vervoer van de weg naar het water gaat. Dat ben ik helemaal met hem eens. Maar dan heeft hij het wel over relatieve groei van vervoer over water, want de mobiliteit in algehele zin neemt zo gigantisch toe de komende jaren dat we geconfronteerd zullen worden met zowel groei op de weg als met groei op het water. U sluit dus het ene niet uit, neem ik aan.

De heer Sienot (D66):

Ik gun elke sector zijn groei. Dus ik gun het vervoer over de weg zijn groei en ik gun het vervoer over water zijn groei. Maar je ziet nu dat het vervoer over de weg knijpt: er zijn te weinig mensen om het uit te voeren. Dan zou ik zeggen: probeer ook alvast vervoer over het water. We horen te veel verhalen dat de prijzen nog steeds erg laag zijn, wat wil zeggen dat er nog steeds een soort ondervraag is. Volgens mij is er dus nog ruimte om te groeien wat betreft vervoer over water. Tegelijkertijd kan dat dan ook weer ruimte geven voor groei van vervoer over de weg. Maar dan moeten de mensen en de handen er wel zijn.

De voorzitter:

Nog een vervolgvraag van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Nou ja, vervolgvraag... Het is meer een constatering. Ik weet dat tot 2030 die mobiliteit met 30% toeneemt. We moeten dus heel veel aandacht hebben voor het vervoer over de wegen, maar ook voor het vervoer over het water en door de lucht. Het is dus en-en-en. Ik hoop dat D66 dat in ieder geval goed beseft. En die fiets komt er dan ook nog bij, ja.

De heer Sienot (D66):

Die fiets kan in steden heel veel vrachtverkeer overnemen. Dat zit dus goed. Verder delen wij de analyse dat op alle modaliteiten alle zeilen moeten worden bijgezet. Maar er is nu een acuut probleem. Twee partijen luiden de noodklok: aan de ene kant de verladingszaken, de evofenedexen van deze wereld, en aan de andere kant de transportsector. Allemaal luiden ze noodklokken. Ergens moet dat bij elkaar komen. Daarvoor moeten we zoeken naar oplossingen. Dan kan op korte termijn in elk geval een oplossing zijn om eerst eens te kiezen voor vervoer over water.

De voorzitter:

De heer Sienot vervolgt zijn betoog.

De heer Sienot (D66):

Ik was gebleven bij de opmerking dat afval grondstof is. Nederland loopt hierin voorop. Welke kansen ziet de Minister om andere EU-landen hierin mee te nemen? Ik heb wel een zorg over deze regeling. De voorgestelde regeling lijkt heel nadelig uit te pakken voor kleine reders, aangezien zij veel indirecte fee betalen in verhouding tot hun afval. Herkent de Minister dit? Zo ja, wat zouden we hieraan kunnen doen?

Tot slot. Onze luchtvaartsector moet worden beschermd tegen oneerlijke praktijken. Het voorstel dat nu in de Raad op tafel ligt, is weliswaar een stap in de goede richting, maar komt onvoldoende in de buurt van het voorstel dat de Commissie eerder deed. Vestigt de Minister nu haar hoop op het Europees Parlement? Of gaat ze in de Raad pleiten voor een aanscherping van het voorstel?

Voorzitter, ik rond af. Voor D66 geldt: verduurzaming van onze transportsector is goed voor het klimaat, goed voor onze economie en goed voor onze internationale concurrentiekracht. Ik ben benieuwd naar de antwoorden van de Minister.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Ook u bent ruim binnen de tijd gebleven. Ik geef het woord graag aan de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De Transportraad van volgende week is een belangrijk onderwerp. We hebben al eerder over het mobiliteitspakket gesproken. We zijn nu een paar maanden verder en het lijkt alsof er niks gebeurt. Dat wijt ik niet aan de Minister. Het zegt wel iets over de verhoudingen in Europa. Mijn eerste vraag aan de Minister is een wat brede vraag: hoe schat zij de kans in voor de Nederlandse inzet en voor die van West-Europa? Als ik het zo zie en als ik de stukken en de duiding zo lees, dan lijkt het alsof het bijna een soort ouderwetse strijd is tussen de belangen van West-Europa en die van Oost-Europa. Het leidt nu tot een impasse. Ik zou mijn inbreng van een paar maanden geleden zo weer kunnen houden. We hebben er toen goed over gesproken. De vraag is vooral: waar gaat het toe leiden? Kijk naar de zorgen vanuit de transportsector en, inderdaad, de vakbeweging. Zij geven duidelijk aan: als dit er op deze manier gaat komen, dan komt het niet goed met ons, want dat raakt dan de Nederlandse economie, de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs en de Nederlandse bedrijven. Hoe liggen de krachtsverhoudingen? In hoeverre ziet de Minister kansen om ook de Nederlandse inzet uiteindelijk tot resultaat te laten leiden? En in hoeverre zijn er dus risico's dat het tot niks leidt of dat we het wellicht gaan verliezen? Ik weet niet of het al mogelijk is om daarop in te gaan, maar dat is eerst mijn bredere vraag: hoe zit het met de politieke verhoudingen?

Voorzitter. Ik heb vier punten met betrekking tot de agenda van de Transportraad waar ik kort op in wil gaan. Het eerste is het openstellen van het busvervoer. Er liggen nu voorstellen om het busvervoer open te stellen. Dat kan heel grote gevolgen hebben voor de belangen van Nederland, voor het regionale openbaar vervoer. Het zou kunnen betekenen dat internationale bedrijven als FlixBus, om maar een bekend voorbeeld te noemen – we zien die veel rijden – ook in Nederland zouden kunnen gaan concurreren met bijvoorbeeld het regionale ov. In hoeverre ziet de Minister dat als gevaar? En hoe zouden we dat kunnen voorkomen? Onderschrijft ze dat dat gevaar er is voor het Nederlandse busvervoer? En wat kunnen we daaraan doen, gelet op het krachtenveld in Europa? Het openstellen van dat busvervoer zal druk geven. Het zal in Nederland drukken op de prijzen en op de kwaliteit van de dienstverlening. Ook zal het zorgen voor druk op de arbeidsvoorwaarden in de hele vervoerssector. Het kan heel grote gevolgen hebben. Ik ben erg benieuwd naar het standpunt van de Minister en het kabinet.

Ik kom ten tweede op het vrachtvervoer. De vorige keer hebben we uitgebreid gesproken over de zorgen over de cabotage, de vergunningen enzovoort. Hoe ziet de Minister de oproep vanuit de transportsector, vanuit TLN en de vakbeweging? Onderschrijft ze de zorgen die zij hebben? Onderschrijft ze ook de petitie, het manifest dat we hebben mogen ontvangen? Eigenlijk gaan TLN, FNV en CNV nog iets verder dan de Nederlandse inzet, want zij pleiten er ook voor om voor de pakketdiensten de vergunningsgrens naar 500 kilogram of misschien zelfs naar nul kilogram te verlagen, wat ervoor kan zorgen dat we ook de pakketbezorgermarkt wat meer gaan reguleren omdat we nu zien dat er in de praktijk toch ook af en toe wat wilde praktijken plaatsvinden. Is de Minister bereid om daarnaar te kijken?

Het derde punt gaat over de Detacheringsrichtlijn. Die richtlijn is aangenomen. Dat is, denk ik, een grote overwinning. Dat is van groot belang voor de Nederlandse arbeidsverhoudingen. Is de Minister bereid om zich ervoor in te zetten dat de Detacheringsrichtlijn ook voor de transportsector gaat gelden? Het betekent gewoon dat je vanaf dag één betaald krijgt volgens de cao. Graag een reactie van de Minister.

Voorzitter. Het laatste punt gaat over de concurrentie in de luchtvaart. We hebben daar al meerdere keren over gesproken. In ieder geval ik heb het daarbij meerdere keren gehad over Ryanair, waar oneerlijke concurrentie plaatsvindt, waar mensen onder druk worden gezet en waar piloten onder druk worden gezet. Het is een Europese aangelegenheid. We hebben gezien dat Duitsland ingrijpt. We hebben gezien dat België ingrijpt. Daar pakt de overheid Ryanair aan. Is de Minister bereid om op de Transportraad de zorgen over Ryanair en de gevolgen voor de Nederlandse luchtvaart te bespreken?

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Als laatste in deze ronde is het woord nu aan ... Nee, ik zie dat er nog een interruptie van de heer Dijkstra is.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, ik stel de vraag toch. En ik wil nog iets met het vignet, maar dat komt later. U sprak over de luchtvaart en sprak daarbij Ryanair aan op het punt van de arbeidsvoorwaarden. Ryanair is een Europese maatschappij, ik geloof een Ierse. Is het niet veel beter om de oneerlijke concurrentie vanuit de Golfstaten aan te pakken? In Europa hebben we een vrij speelveld en daar hebben we juist belang bij connectiviteit tussen de landen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik denk dat de heer Dijkstra een terecht punt maakt over die gesubsidieerde luchtvaartmaatschappijen uit met name de Golfstaten. Daar zullen we als Europa iets tegen moeten doen, want daar valt niet tegenop te concurreren. Ik ben het op dit punt zeer met de heer Dijkstra eens. Maar bij Ryanair gaat het af en toe over praktijken die bijna illegaal of over het randje zijn. Dat is hoe velen het betitelen. Bijvoorbeeld: je stalt mensen hier, die dan in Nederland werken als werknemers van een Iers bedrijf, waardoor je allerlei Nederlandse regelgeving niet hoeft te hanteren. De vraag is dus, en dat is een ander vraagstuk, in hoeverre Ryanair bezig is binnen of buiten de spelregels die wij kennen. Ik ben het er dus zeer mee eens dat we de concurrentie vanuit de Golfstaten in Europees verband moeten aanpakken, maar de Ryanairzaak is wat mij betreft echt een andere. We moeten juist in Europa een gezonde concurrentie houden tussen alle maatschappijen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Deelt u de mening dat je een gelijk speelveld binnen Europa moet hebben, dat een en ander zo veel mogelijk op elkaar moet lijken? Maar bij marktbescherming past het dan toch niet om binnen Europa je markt af te schermen voor bepaalde carriers, zoals men nu in Estland, Letland en Litouwen wil doen? U gaf ook het voorbeeld van de Duitsers. Dan zijn we toch niet goed bezig? Het is toch één Europa? Dan moet je toch ook met elkaar kunnen concurreren? Dat moet wel volgens de wet gebeuren, maar het is toch veel beter om dat een beetje vrij te laten en juist de excessen van de Midden-Oostencarriers aan te pakken, in plaats van onszelf het leven moeilijk te maken?

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

Ik pleit ook niet voor meer bescherming van bijvoorbeeld Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Ik pleit wel voor een eerlijk speelveld voor de luchtvaart in Europa, net als, denk ik, de heer Dijkstra. Maar ik heb vragen over de praktijken bij Ryanair. Duitsland en België hebben geconstateerd dat het niet kan wat Ryanair doet, namelijk een piloot als zelfstandige behandelen terwijl die feitelijk bij Ryanair in dienst is. Dat kan niet. Wij hebben ook spelregels over schijnzelfstandigheid. De vraag is of Ryanair niet buiten de regels valt die wij kennen.

De **voorzitter**:

Daarmee is het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

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

Dank u wel, voorzitter. Deze vergadering begon met enige vertraging, net als de belevingsvluchten in Oost-Nederland momenteel. Maar gelukkig liggen we allebei weer op schema, zo blijkt uit de laatste berichten. Dat is in ieder geval goed om te noemen. De VVD en de PVV steggelen nog even over wie het meest rechts is, maar dat doet er helemaal niet toe. Het gaat erom wie het meest realistische verhaal heeft. Ik weet niet of ik dat ben, maar ik heb wel een realistisch verhaal om te zorgen voor een eerlijke, transparante en sociale transportsector; althans, dat hoop ik echt. Dat willen we bereiken. Daar zijn we het met z'n allen volgens mij wel over eens.

Ik ben het met de heer Van Dijk eens dat er nu in Europa onder het Bulgaars voorzitterschap weinig voortgang wordt geboekt. Zeker nu de Europese verkiezingen van mei 2019 eraan komen, is het van belang dat er voor die verkiezingen toch resultaten worden geboekt. Als dat niet lukt, heeft ons bedrijfsleven daar last van. Mijn vraag aan de Minister is dus hoe zij dat ziet. In hoeverre kan zij bevorderen dat de komende maanden toch wel degelijk de goede dingen gaan gebeuren?

Met betrekking tot concurrentie in de luchtvaart hoopt het Bulgaars voorzitterschap tijdens de Transportraad een algemene oriëntatie over het voorstel te bereiken. Er ligt echter geen concreet voorstel. Men gaat erover praten. Dat is het enige wat men doet. Dat is jammer, want eerlijke concurrentie in de luchtvaart is hard nodig. Ik deel de inzet van Nederland dat we een nieuwe verordening moeten hebben die effectieve bescherming biedt en die goed toepasbaar is.

Ook op het gebied van mobiliteitspakketten zullen we, vrees ik, niet veel verder komen. Ook hierbij is er sprake van een algemene oriëntatie, op zowel de marktpijler als de sociale pijler. Jammer dat er hierbij geen tempo wordt gemaakt. Er zijn nog vele openstaande punten. We kunnen niet verder met cabotage, de rij- en rusttijden en de detachingsregels voor het wegvervoer. De Eurovignetrichtlijn is gedurende dit voorzitterschap ook al niet verder gekomen.

Als de cabotage aan de orde komt, is onze lijn dat de huidige cabotageregeling goed genoeg is. We hebben geen behoefte aan verruiming. Daar zijn simpelweg te weinig argumenten voor. Wat de havenontvangstvoorzieningen betreft zijn we tevreden over de inzet van Nederland op het

gebied van de herziening van de Richtlijn havenontvangstvoorzieningen. Die moet leiden tot minder vervuiling op zee. We zijn ook tevreden over de inzet van Nederland op het gebied van de passagiersrechtenverordening spoor. Vooral de versterking van de positie van personen met een handicap of een beperkte mobiliteit en betere informatie voor reizigers bij het boeken van een reis spreken ons aan.

Het CDA maakt zich echter wel zorgen over de naleving van de rust- en rijtijden. De chauffeur moet wel in de gelegenheid zijn om veilig te rusten. Dat vergt meer beveiligde plaatsen. Daar is nu een feitelijk tekort aan. Wat zijn de plannen en ambities van de Minister op dit dossier, vraag ik in navolging van de vragen die de heer Dijkstra al heeft gesteld.

Hoe de discussie ook loopt, handhaving is erg belangrijk. Daarbij vind ik de PVV weer helemaal aan mijn zijde. Ook wij vinden handhaving enorm belangrijk. We merken nu al dat handhaving de zwakke schakel is. Wij vragen daarom of de Minister expliciet aandacht wil besteden aan de handhaafbaarheid. Regels moeten bijvoorbeeld niet te complex zijn en er moet voldoende capaciteit zijn. Om het ingewikkeld te maken: dat moet gelden voor alle lidstaten. Hoe gaat de Minister dat aan de orde stellen in de Transportraad, zonder dat er een nieuwe Europese arbeidsautoriteit wordt ingesteld?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Heel hartelijk dank. Ik kijk even naar de Minister. Wil zij direct tot de beantwoording overgaan of wil ze een schorsing van vijf minuten? We schorsen even tot 16.45 uur.

De vergadering wordt van 16.39 uur tot 16.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef graag het woord aan Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zij gaat nu beginnen met de beantwoording.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik maar meteen een hele algemene vraag bij de kop pakken, die is geformuleerd door de heer Van Dijk en die eigenlijk door alle anderen is gesteld. Als je het hebt over wat er tijdens het Bulgaarse voorzitterschap nog tot stand gaat komen of niet, maken we de balans op en dan zien we dat we niet echt veel opgeschoten zijn. Dat is een trieste constatering, waar we geen van allen blij mee zijn, maar het is nou eenmaal niet de verwachting dat er op de Raad opeens nog wonderen gaan gebeuren. Dit is iets waarin we verbetering hopen te brengen bij het Oostenrijkse voorzitterschap. Het goede nieuws daar is dat we signalen opvangen dat zij van plan zijn om direct na de zomer, ergens in september/oktober, een Raad te plannen. Dat vind ik persoonlijk een goede indicatie dat ze echt van plan zijn om er werk van te maken en er echt mee aan de slag te gaan. Ook dat biedt natuurlijk geen garanties, maar een voorzitterschap dat er echt hard aan wil trekken is wel een eerste vereiste om echt stappen verder te kunnen zetten.

Dan loop ik maar even gewoon wat dingetjes langs op volgorde van de woordvoerders. De heer Dijkstra zie ik niet, dus begin ik alvast maar bij de PVV. U zegt dat er allerlei noodklokken worden geluid door diverse partijen. U verzoekt mij eigenlijk om met de vuist op tafel te slaan in Brussel. Nou weet ik niet of het heel veel indruk zou maken als ik daar met de vuist op tafel sla, maar u kunt in ieder geval ervan verzekerd zijn dat ik in de Raad breed voor de Nederlandse belangen zal opkomen. Tijdens de vergaderingen zal ik niet in fysieke zin, maar toch wel spreekwoordelijk met die vuist op tafel slaan waar dat nodig is.

U heeft ook vernomen dat wij ten aanzien van het Duitse tolvignet om zouden zijn. Nou, ik weet niet waar dat vandaan komt, maar het is in ieder

geval klip-en-klare onzin, want Nederland heeft zich niet voor niets bij Oostenrijk gevoegd in het verzet hiertegen. Daar is helemaal niets aan veranderd, dus ik denk dat dit gewoon een broodje aap is.

De heer Dijkstra is weer terug, dus ik ga even terug naar de vragen die hij heeft gesteld, net als diverse anderen, naar aanleiding van de rij- en rusttijdenproblematiek en de vrachtwagenparkeerplaatsen. U gaf aan tijdens uw reces ook in Frankrijk de vrachtwagens in lange rijen op de vluchtstrook te hebben gezien. Helaas zien we dat in Nederland ook; kijk maar naar de A67. Het is dus echt wel een probleem waar we met z'n allen tegenaan lopen. Ik vind het erg belangrijk dat we niet weer in een situatie terechtkomen als waarin we geweest zijn, namelijk dat Nederland een soort afvoerputje wordt omdat wij afwijkende regelgeving hebben. Ik vind het belangrijk dat we hierin samen optrekken in Europa, zodat wij niet meer overlast krijgen dan anderen. Ook daarvoor geldt dat ik hoop dat het onder een volgend voorzitterschap voortvarend wordt opgepakt. Waar ik dat zelf kan, ben ik in gesprek met de Europese collega's. Gisteren zouden we eigenlijk een top hebben in Brussel met de Belgische collega's. Vanwege de afschuwelijke gebeurtenissen in Luik is die top afgelast, maar anders had ik daar met collega Bellot gesproken over dit onderwerp. We spreken er ook met de Duitsers over, want je moet het toch met z'n allen zien op te lossen.

Datzelfde geldt voor het handhavingselement, waarvoor verschillende woordvoerders aandacht hebben gevraagd. Het is inderdaad waar: je kunt wel regelgeving hebben, maar als die niet gehandhaafd kan worden, wat schiet je er dan mee op? Dat onderschrijf ik zeer. Ook daar vind ik dus dat we gezamenlijk moeten optrekken en zal ik dus graag de gesprekken met de collega's verder voortzetten.

Dan de motie die door u is ingediend over de zoektocht naar eigen rijksgronden om die te kunnen inzetten voor beveiligde parkeerplaatsen. In het kader van het actieprogramma van de goederencorridors zijn de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Limburg en Gelderland samen met ons en TLN aan de slag om een aanpak voor te bereiden. Nog voor de zomer zal dat plan van aanpak er komen. Het gaat dan zowel over de korte als de lange termijn en ook specifiek om het uitbreiden van de parkeercapaciteit op het onderliggend wegennet. Het goede nieuws is dat er in opdracht van de Europese Commissie ook wordt gewerkt aan een studie naar zogenaamde witte vlekken in het Europese netwerk van truckparkings, want zoals uit het betoog van de heer Dijkstra al bleek, is dezelfde problematiek ook in andere landen aan de hand. Daarnaast is er geld beschikbaar vanuit het CEF-fonds, de Connecting Europe Facilities, voor de ontwikkeling van nieuwe truckparkings en voor upgrades van bestaande truckparkings. We zijn er dus met alle partners gezamenlijk naar aan het kijken om daar een goede aanpak voor te ontwikkelen.

De voorzitter:

Op dit punt is er een vraag van de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Niet over dit punt, voorzitter. Ik weet niet precies met welk blokje de Minister bezig is, maar ik wil nog even terugkomen op het onderwerp handhaving. U zegt dat we daar gezamenlijk in gaan optrekken. Dan denk ik: dat is een mooi voornemen, maar wat kunt u concreet waarmaken als het gaat om de handhaving? Ongetwijfeld heeft u daar uw collega's van andere ministeries bij nodig. Handhaving is wel het essentiële punt. Hoe gaan we daar een verbeteringsslag creëren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is de ILT hard mee bezig. Er zijn ook al boetes uitgedeeld. U weet dat we een soort «staat van de handhaving»-rapport gaan opmaken. Je kunt het niet meteen heel kort na de invoering gaan evalueren, maar in die

rapportage aan het eind van het jaar komen we hierop terug. Ik kan u wel alvast een paar cijfers noemen voor februari, maart, april en mei. In die maanden was er bij 315 chauffeurs aanleiding om nader te controleren. Dat heeft geleid tot 72 boeterapporten vanwege chauffeurs die de verplichte wekelijkse rusttijd toch in de vrachtauto hebben doorgebracht. Zoals u weet krijgen de vervoerders, dus de werkgevers, daarvoor een boete van € 1.500 opgelegd. Dat zijn de eerste resultaten van een paar maanden, dus er wordt wel degelijk opgetreden.

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

Ik kan die cijfers niet helemaal goed interpreteren, maar kunnen wij de cijfers ook onder ogen krijgen met daarbij een historische blik op het verleden, dus hoe ze zich verhouden tot eerdere inspanningen? «Je maintiendrai» is dus bij u van toepassing? Daar ga ik van uit, gezien de woorden die u net gesproken heeft.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is sowieso van toepassing; ik hoop op ons allemaal. Ik zou hier toch willen verwijzen naar de afspraken die we eerder hierover hebben gemaakt. Het loopt pas kort. Ik heb u een rapportage van de ILT toegezegd in het najaar, waarin we dan een beeld kunnen geven. Historisch vergelijkingsmateriaal hebben we helaas niet, omdat we pas sinds kort begonnen zijn met het handhaven.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Zoals mijn collega van het CDA zei, zeggen de cijfers in die zin niet zo heel veel. Wat de PVV betreft is de capaciteit veel te laag. Volgens mij kunnen we nog steeds veel te weinig controles uitvoeren. Ik hoor dat ook de Minister graag wat wil met die capaciteit, maar ik hoor dan ook graag hoe ze dat concreet wil doen. Ik bedoel: voordat we Europa op één lijn hebben ... We hebben met het mobiliteitspakket gezien dat het wel even gaat duren. Dus voordat we Europa op één lijn hebben, lijkt het me verstandig om het vooral in Nederland te regelen als we wat met die capaciteit willen.

Punt twee is dat ik hoor dat er zware boetes worden uitgedeeld, maar hoe groot acht de Minister de kans dat die boetes in Oost-Europa geïnd gaan worden? We hebben dat ook gezien met andere boetes die in Nederland uitgeschreven worden aan mensen uit Oost-Europese landen. Over het algemeen wordt er maar weinig binnengeharkt en is de Nederlandse transporteur die de boete wel ontvangt, uiteindelijk weer het haasje, want hij moet die boete wel aftikken.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat is natuurlijk in z'n algemeenheid altijd de uitdaging: om de boetes die je uitschrijft, ook geïnd te krijgen. Ik denk dat daar op dit moment niets nieuws over te vertellen is. Dit is niet anders dan bij andere boetes. Er wordt hard aan gewerkt om het zo veel mogelijk binnen te krijgen.

De **voorzitter**:

Er is toch een vervolgvraag.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is fantastisch dat er zo hard mogelijk aan wordt gewerkt, alleen zegt dat natuurlijk helemaal niets. We weten allemaal dat die boetes uit dat soort landen over het algemeen gewoon niet binnen gaan komen en Nederland in het buitenland weer overal het braafste jongetje van de klas is. Als ik hoor hoe onze transportsector af en toe getroffen wordt door de hoge boetes in Frankrijk en wel altijd netjes moet aftikken, zou ik toch wel

iets meer inspanning verwachten om, als de boetes dan al uitgeschreven worden in Oost-Europa, ze ook binnen te harken of andere maatregelen te treffen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook hiervoor geldt dat we er pas net mee begonnen zijn. Ik stel voor dat we toch een eerste balans opmaken aan het eind van het jaar, in die rapportage, en dat we dan kijken. Het is nu nog maar zo kort dat de termijn van het voldoen van de boete bij wijze van spreken nog niet eens is verstreken, dus we kunnen daar nu nog niet veel over zeggen. Ik stel voor dat we in de eerste rapportage ook het aspect meenemen of er ook daadwerkelijk wordt betaald.

De voorzitter:

Er is nog een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, over het puntje van het verzet tegen de Duitse tol. Ik ben blij dat de Minister dat zegt. Ik vind dat we echt tot de hoogste instantie bezwaar daartegen moeten maken – dat doen we volgens mij ook – want het is gewoon irritant dat de Duitsers dat doen. Ik denk dat heel veel Duitsers in de grensstreek er ook niet blij mee zijn, want ze missen zo meteen de Nederlandse toeristen, want Nederlanders zijn zuinig. Waar ik me zorgen over maak is dat het onderliggend wegennetwerk, met name in de grensstreek waar het vaak wat minder ontwikkeld is, extra belast gaat worden. Als ik kijk naar vliegveld Weeze, waarvandaan jaarlijks 2 miljoen tot 3 miljoen Nederlandse toeristen vertrekken: je rijdt Duitsland in vanaf de A73 en komt dan op de Duitse snelweg. Dat is maar tien kilometer, maar je hebt wel dat verdomde vignet nodig. Als je twee weken weggaat, moet je eigenlijk een passe-partout voor een heel jaar nemen, want zo'n vignet is maar tien dagen geldig. Weeze ligt direct aan de grens, dus je gaat daar sluiproutes krijgen. Hoe gaan we daar dan mee om? Dit is toch een van die neveneffecten die je helemaal niet wilt. Je rijdt vijftien kilometer Duitsland in, maar bij Weeze sla je rechtsaf en het vliegveld ligt direct aan de grens. Iedereen gaat dus door Noord-Limburg crossen, door de aspergevelden heen, om maar geld te besparen. Hoe gaan we nou om met dat soort dingen? Eigenlijk is het heel erg vervelend dat de Duitsers dit doen. Volgens mij is het ook niet nodig en moeten ze er echt van weerhouden worden om dit te doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het helemaal eens met de heer Dijkstra. We balen er allemaal van dat dit op de planning staat bij de Duitsers. Het goede nieuws is wel dat het vanwege allerlei problemen is uitgesteld tot 2020. Ik heb al eerder aangegeven dat ik daar geen traan om laat. Het geeft ook wat meer ruimte om te kijken hoe het juridische traject loopt. Ik hoop natuurlijk dat het bezwaar dat is aangetekend, zal worden gehonoreerd. Het punt was natuurlijk dat wij vinden dat het discriminatie is, omdat wij moeten betalen en de Duitsers ervoor gecompenseerd worden.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Alle steun om dat verzet vol te houden en om alles kenbaar te maken wat nodig is, ook richting onze buurgemeentes, de provincies die er een rol in spelen en met name Nordrhein-Westfalen, dat er volgens mij ook gewoon van baalt. Laten we dus proberen om samen op te trekken, want dit is voor niemand goed.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nogmaals, helemaal eens. In de grensstreek zijn er aan beide kanten heel veel tegenstanders te vinden, gelukkig ook aan de Duitse kant. Het is heel

goed dat we daar in goed contact mee blijven en waar mogelijk samen optrekken.

De voorzitter:

De heer Van Aalst wil graag zijn tweede en daarmee ook laatste interruptie in deze termijn plaatsen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ja, even aansluitend op het betoog van eerder. Ik ben blij dat de Minister er in ieder geval nog volop in zit. Ik hoop ook dat ze ons daar goed bij betreft en ons van informatie voorziet, mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn. Hoe groot acht de Minister de kans dat wij als Nederland dit soort procedures aan onze broek krijgen voor de vrachttaks? Volgens mij doen wij daar exact hetzelfde: we gaan een vrachttaks invoeren, die we laten terugvloeien in onze transportsector, maar de buitenlandse chauffeurs betalen daaraan mee. Hoe ziet u dat dan ten opzichte van het Duitse tolvignet?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is iets totaal anders, omdat daar niet dat discriminatieaspect in zit. Iedere vrachtwagen die in Nederland rijdt, zal dat dan moeten betalen. Het vervelende in Duitsland is natuurlijk dat de Duitsers ervoor gecompenseerd worden en alle andere Europeanen niet. Dat is dus een wezenlijk verschil. Daarom verwacht ik bij ons geen enkel probleem. Er zijn ook al andere landen waarin een dergelijke Maut functioneert, dus daar hoeven we geen zorgen over te hebben.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Volgens mij geeft het kabinet als argument altijd aan dat de vrachttaks een sigaar uit eigen doos is, die juist terugvloeit naar alle automobilisten in Nederland omdat hij terugkomt in de transportsector, in de wegenindustrie. Volgens mij is het dus exact hetzelfde als in Duitsland en worden wij als Nederland dan ook gecompenseerd. Ik ben dus heel benieuwd hoe dit zich gaat ontwikkelen en of we straks niet met onze eigen argumenten, waarmee we Duitsland aanvallen, om de oren worden geslagen. Is het niet gewoon verstandig om beide plannen gewoon van tafel te vegen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat het echt anders is. Ik geloof niet dat ik de heer Van Aalst ga overtuigen, maar ik heb geen enkele vrees hiervoor, want ons systeem zal volledig Europees compatible zijn. We werken er ook samen met Europa aan. We kijken goed naar de lessen uit andere landen, waar het al functioneert. Ik zie dat probleem dus eerlijk gezegd niet.

De voorzitter:

Daarmee vervolgt de Minister haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De VVD heeft gevraagd naar de vliegtaks. De heer Dijkstra vroeg of ik daar en marge van de Raad naar wil gaan vragen. Dat zal ik heel graag doen. Dat is een onderwerp waar je collega's makkelijk even op kunt aanspreken, dus dat zal ik zeker doen.

De heer Dijkstra heeft ook nog gevraagd naar de hyperloop. Het debatje over de fiets tussen de Kamerleden onderling laat ik maar even voor wat het was. Ten aanzien van de hyperloop hebben we goede contacten met de initiatiefnemers. Er waren verschillende groepen initiatiefnemers. Naar aanleiding van de motie zijn we met al die groepen in contact geweest. Als Kamer had u ook behoefte aan een gedegen onderbouwd verhaal. We betrekken dit ook bij de Europese interesse. Ik kan u inmiddels melden dat Eurocommissaris Bulc ook zeer geïnteresseerd is in het concept van een

hyperloop. Dus we zijn nog steeds met verschillende hyperlooppartijen in gesprek om te kijken waar de toegevoegde waarde zou kunnen liggen en wat eventueel de overheidsrol daarin zou kunnen zijn. Maar als er Europese fondsen voor ingezet zouden kunnen worden, gaan we daar natuurlijk zeker naar kijken. Het is een bemoedigend signaal dat de Eurocommissaris zelf ook geïnteresseerd is in het hyperloopconcept. Laat ik even gaan naar de havenontvangstvoorzieningen. Verschillenden van u hebben die genoemd. Ik denk dat het iets is wat we als Nederland zeer kunnen ondersteunen, om ervoor te zorgen dat er minder troep geloosd wordt op zee. Vorige week is bij de mondelinge vragen nog gesproken over het zeezwaaien, dat we met z'n allen niet willen. Ik denk dat dat ook een scrabblewoord is dat niet veel Nederlanders voor die mondelinge vragen kenden. Ik denk dat we ons daar als Nederland echt kunnen laten zien. We hebben nog niet zo lang geleden een akkoord kunnen sluiten met de sector om paraffinelozingen op zee te voorkomen. De sector wil daar zelf ook fanatiek mee aan de slag. Van de week hebben we met de hele keten, met de binnenvaart en met de verladers, een overeenkomst kunnen sluiten ten aanzien van het tegengaan van varend ontgassen. De bedoeling is om dat gewoon niet meer te doen. Ik denk dus dat we echt goed op weg zijn. Dit is een mooie aanvulling daarop. Er is een specifieke vraag gesteld ten aanzien van de kleine reders. Daar hebben we natuurlijk ook goed naar gekeken. Schepen die vooral in de Europese wateren varen, moeten steeds in iedere EU-haven een afvalheffing betalen, terwijl ze natuurlijk lang niet in iedere haven evenveel afval afgeven. Daarom hebben we ook in het kader van het voorstel dat in de Transportraad ligt, bepleit dat de afvalheffing verminderd mag worden als een schip actief is in short sea. Gelukkig is dat ook opgenomen in het voorstel. Het gaat hierbij om schepen die voortdurend van de ene naar de andere haven varen. Dat is natuurlijk iets totaal anders dan een schip dat vanuit China hiernaartoe komt en in Rotterdam komt om te lossen. Die moeten het natuurlijk wel betalen. In het voorstel is dus een bepaling opgenomen dat de afvalheffing verminderd mag worden voor de shortseasector. Het moet natuurlijk allemaal nog in detail uitgewerkt worden, maar we hopen op die manier maatwerk te kunnen leveren. De heer Sienot stelde een vraag over de vrachtwagenheffing: hoe neemt u de nieuwe EETS-richtlijn mee in de vormgeving? Het uitgangspunt is uiteraard dat we voldoen aan alle Europese wet- en regelgeving op dit gebied. De EETS-richtlijn biedt ook kansen op het gebied van interoperabiliteit en handhaving. Die gaan we dus zeker meenemen in de vormgeving van onze heffing en in het beleidskader dat u al eind van dit jaar kunt verwachten. Dan afval als grondstof. In hoeverre kunnen we Europa daar nog verder in meenemen? Op zich denk ik dat het in Europa goed op de kaart staat. Ook onder leiding van onze Nederlandse Eurocommissaris Frans Timmermans is daar het nodige over gepubliceerd, onder de wat mij betreft pakkende titel Trash is cash. Ik denk dat dat ook aangeeft dat ze er in Europa echt wel voor openstaan. De heer Gijs van Dijk heeft specifiek naar het openstellen van het busvervoer gevraagd. Als de bedoeling erachter is dat er meer met de bus gereisd gaat worden, dan juichen we dat toe. U zegt dat het niet onze concessies mag ondergraven en dat het niet ten koste mag gaan van ons openbaar vervoer. Die zorg hebben wij ook. Op dit vlak kan ik zeggen dat we daar, net als we normaal doen bij dit soort nieuwe initiatieven, een impactstudie naar zullen doen. We zullen dus kijken wat de gevolgen zouden kunnen zijn voor de Nederlandse sector. Dat gaan we zeker in kaart brengen. Daar wordt u uiteraard over geïnformeerd. Dan de Detacheringsrichtlijn.

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee verdergaat, is er nog een vraag van de heer Gijs van Dijk.

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

Het is goed om, zoals gewoonlijk, een impactanalyse te doen. De angst is dat je via cabotage meer dan 100 kilometer kan gaan rondrijden met internationaal busvervoer, ook in Nederland, waardoor je wel een concurrent kan zijn. Het zijn natuurlijk vaak maatschappijen die het voor veel lagere kosten en met slechtere arbeidsvoorwaarden kunnen doen omdat ze ergens anders gestationeerd zijn. Ik hoop dat ook wordt gekeken naar mogelijke schijnconstructies, die we ook weleens bij cabotage zien.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat u uw zorgen goed verwoord heeft. Die zullen we zeker ook meenemen in het impactassessment.

De heer Gijs van Dijk heeft gevraagd naar de Detacheringsrichtlijn. Zijn vraag is of we daar ook voor transport mee aan de slag willen. U weet ook dat het niet voor niets buiten het akkoord is gehouden. Dat is gedaan omdat het zo gecompliceerd en ingewikkeld is. Ik ben benieuwd welke ambities het Oostenrijks voorzitterschap straks heeft. Ik ga daar graag met Oostenrijk en natuurlijk met alle andere lidstaten mee aan de slag, om ook voor die sector tot een goed akkoord te komen, want het is natuurlijk heel vervelend dat je daar een uitzondering voor hebt.

Dan de luchtvaart. Bijna alle woordvoerders hebben gezegd dat het heel goed is dat er op Europees niveau naar gekeken wordt. De valse concurrentie die je vanuit de Golfstaten te verduren hebt, is ons allemaal een doorn in het oog. Het is dus heel goed dat we daar in EU-verband over spreken. Dat is nog niet zo makkelijk, want ook daar wordt er toch verschillend tegen aangekeken. Maar het is mijn ambitie wel om daar in ieder geval ... Je kunt niet bij ieder dossier met je vuist op tafel slaan, maar dit is toch wel heel belangrijk.

De heer Gijs van Dijk vraagt specifiek naar Ryanair. Daar hebben we het vaker over gehad. Natuurlijk is het zaak dat iedereen volgens fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden kan werken. Ook de mensen bij Ryanair moeten dat kunnen doen. U weet ook dat we dat als Nederland in de Transportraad in 2017 hebben aangekaart. Mede op ons initiatief is er door de Europese Commissie een onderzoek gestart. Zodra we de uitslagen van die onderzoeken binnen hebben, zal ik u daarover informeren. Dan zal ik graag in Europa de discussie daarover aangaan.

Dan het derde mobiliteitspakket. Meerderen van u hebben er allemaal verschillende punten uitgelicht. Daar kan ik van zeggen dat we ...

De **voorzitter**:

Voordat u daarmee verdergaat, is er nog een vraag van de heer Sienot van D66.

De heer **Sienot** (D66):

Ik ga ervan uit dat het blokje luchtvaart geweest is. We hebben een oproep gedaan tot aanscherping van het voorstel om de staatsgefinancierde luchtvaartmaatschappijen te kunnen aanpakken. Maar ik heb het idee dat u er eigenlijk niet voor kiest om daar in EU-verband harder op in te zetten. Of heb ik dat niet helemaal goed begrepen? Ik hoop dat ik uw antwoord niet goed begrepen heb.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat hebt u niet goed begrepen, meneer Sienot. Als er één dossier is waarvan ik zeg dat je daar met elkaar stevig op moet inzetten, dan is dit het wel. U doelt op de oneerlijke concurrentie vanuit de Golfstaten. Dat is natuurlijk een heel groot zorgpunt. Ik vind het ook verbazingwekkend dat

niet iedereen in Europa ervoor staat te trappelen. Er zijn toch landen die daar anders in zitten en die dat anders zien.

De heer **Sienot** (D66):

Dank voor deze duidelijke toevoeging. Ik proef hieruit dat u gaat voor een scherper voorstel, scherper dan het huidige voorstel.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, dat zullen we zeker proberen. Maar ik geef ook aan dat er tot mijn verbazing ook landen zijn die daar anders naar kijken. Ik ga graag straks ook met hen het gesprek aan over de vraag hoe dat komt. We gaan proberen om hen op andere gedachten te brengen en om inderdaad het voorstel aan te scherpen.

Dan het derde mobiliteitspakket. Daar zit natuurlijk van alles in. Ik denk dat we daarbij de gebruikelijke weg volgen. Er komt een BNC-fiche met een appreciatie die goed met alle departementen is afgestemd. Maar er zitten op voorhand natuurlijk ook dingen in waar we blij mee kunnen zijn. Neem de aandacht voor verkeersveiligheid. Ik denk dat het heel goed is dat het verbeteren van de verkeersveiligheid weer bijzonder in de picture is gezet door Eurocommissaris Bulc. Nogmaals, ik denk dat we over de precieze inhoud van de voorstellen kunnen discussiëren als we de BNC-fiches naar u hebben kunnen sturen.

Voorzitter, dan ben ik, denk ik, door de vragen heen.

De **voorzitter**:

Ik heb de indruk dat er nog een paar zijn blijven liggen, maar daar kunnen we ook in tweede termijn op terugkomen. Ik ga over naar de tweede termijn. Het woord is als eerste aan de heer Remco Dijkstra van de VVD-fractie. U heeft twee minuten.

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

Dank u wel, voorzitter. Truckparking is genoemd. Hyperloop is genoemd. Innovatie, concurrentie uit Golfstaten, bronbeleid, vrachtwagens; we hebben het allemaal behandeld. Daar heb ik dus weinig opmerkingen over. De vraag over het verzet tegen het Duitse tolvijsnet is ook helder beantwoord. Ik ben er blij mee dat we dat echt niet willen.

Dan die vliegtaks en marge. Ik denk wel dat het een belangrijk punt is. Het is een belangrijk onderdeel uit ons regeerakkoord. We hebben ook zo'n stappenplan en een bepaalde volgorde waarin we het doen. Maar de eerste stappen op het gebied van tickets, accijnzen en dergelijke willen we echt in Europees verband doen. We moeten dat voor elkaar zien te krijgen, want anders krijgen we die rare, lelijke vliegtaks, die we niet willen. Dus laten we dat op Europees niveau doen. Ik ben heel erg benieuwd hoe anderen daarop gaan reageren. Dat zal u straks terugkoppelen. Deze Transportraad is, denk ik, een uitgelezen kans om internationaal de krachten te bundelen, wetende dat in 2019 het IPCC met nieuwe rapporten komt, die Europa zal evalueren. Ook de luchtvaart is daar aan bod. Ik heb al begrepen dat er een VAO is aangevraagd. Dank voor de antwoorden.

De **voorzitter**:

Er is nog geen VAO aangevraagd.

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

Ik dacht dat meneer Sienot een vooraankondiging had gedaan.

De **voorzitter**:

Officieel moet het dan nog worden aangevraagd.

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

Dat laat ik zo aan hem over.

De voorzitter:

Dat is heel vriendelijk van u richting de heer Sienot. Dan is nu het woord aan de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga het kort houden. Ik ga het vandaag niet eens worden met de Minister; dat hebben we in ieder geval vast kunnen stellen. Het mobiliteitspakket is een drama voor Nederland. We zien inderdaad het BNC-fiche tegemoet.

Ik kom nog even terug op de opmerking over de verkeersveiligheid. De Minister zegt dat het positief is. De positieve invloed van Oost-Europese chauffeurs op de verkeersveiligheid moeten we nog gaan meemaken in Nederland, maar waarschijnlijk doelde de Minister daar niet op.

Voorzitter. We wachten het BNC-fiche af. Dan zullen we elkaar ongetwijfeld weer in het debat gaan treffen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Sienot van de D66-fractie.

De heer Sienot (D66):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik heb een aantal zaken niet gehoord, eerlijk gezegd. Om te beginnen noem ik het ambitieuzer zijn op het gebied van duurzaam inkopen. Dat is echt heel wezenlijk. Ik heb gevraagd of de Minister wil toezeggen dat zij zich zal inspannen voor ambitieuzere inkoopdoelen voor emissievrije auto's en vrachtwagens. Ik wil dat het ambitieuzer is dan 35% en 10%. Op zich is het me al heel wat waard als de Minister zegt: ja, daar ga ik me voor inspannen, want ik zie de waarde daarvan voor onze economie en voor die banen die in Nederland op het spel staan.

Wat cabotage en slimme oplossingen betreft heb ik het antwoord gemist op de vraag: wat zeggen we nou tegen de verladers die die dingen zoeken?

Ik heb nog twee korte punten over spoor. Kunnen we voorkomen dat spoorwegmaatschappijen zich gemakkelijk op zware weersomstandigheden beroepen zodat ze gedupeerde treinreizigers niet financieel hoeven te compenseren? Het tweede punt is het volgende. Mensen met een beperking kunnen in Nederland tot maximaal drie uur voor vertrek reisassistentie aanvragen. In andere landen is dat soms wel 48 uur. Kunnen we het overall maximaal drie uur maken, zodat ook mensen met een beperking flexibel kunnen reizen?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Gijs van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor de antwoorden van de Minister. Ik ben iets cruciaals vergeten in mijn eerste termijn. Ik spreek namelijk ook, en dat is voor mij voor het eerst, namens GroenLinks. Dat is even voor de Handelingen van belang. Ik heb dat gewoon niet genoemd, maar mijn inbreng was mede namens GroenLinks. Dat heb ik nu extra genoemd.

De voorzitter:

Dat roept een reactie op van de heer Sienot van D66. Hij wil een interruptie plegen. Namens GroenLinks?

De heer Sienot (D66):

Nee, ik spreek vandaag helemaal namens mezelf. Nou ja, namens de partij D66 gelukkig. Wat ik eigenlijk wilde zeggen, is dat ik nog niet de beantwoording heb op mijn tweede termijn. Ik kan dus op dit moment niet beoordelen of ik dat VAO wil. Dat wilde ik even benadrukken.

De voorzitter:

Dat siert u. Dat gaan we dan straks even bekijken. Dat laat onverlet dat de heer Van Dijk doorgaat met zijn tweede termijn, mede namens GroenLinks.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Er is eigenlijk één vraag blijven liggen en die ging over de vergunningsgrens tot nul kilogram. Hoe staat de Minister daarin? Dan zou je ook regelgeving krijgen voor de pakketdiensten.

Voor de rest ben ik blij te horen dat de Minister zich toch wel zorgen maakt over de verhoudingen in Europa en het enorme belang dat we hebben bij een goed en evenwichtig gelijk speelveld voor de Nederlandse transportsector. Maar goed, daar zie ik een goede inzet, dus ik heb vertrouwen daarin.

Dank.

De voorzitter:

Hartelijk dank ook. Het woord is aan de heer Von Martels, CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik spreek niet namens SGP en ChristenUnie, voor zover ik weet. Die veronderstelling zou misschien gewekt kunnen worden, maar dat is niet het geval.

Het Bulgaarse voorzitterschap was om te wenen. Ik hoop dat het onder het Oostenrijkse voorzitterschap beter gaat. Ik hoop dat de Minister daar mede op zal inzetten.

Het is goed dat cabotage genoemd is. We moeten ons wel realiseren dat in Europees verband de verhouding slechts 3% is, terwijl die in Nederland 80/20 is. Dat is binnenlands ten opzichte van buitenlands vervoer. Dat toont nog maar weer eens aan hoe belangrijk het is voor Nederland.

In de tweede termijn wil ik nog de militaire mobiliteit aan de orde stellen. Bij de Transportraad komt ook het actieplan voor verbetering van militaire mobiliteit in de EU aan de orde. In de stukken lees ik dat een eerste analyse van de Nederlandse infrastructuur laat zien dat vanuit militair oogpunt strategische routes slechts ten dele overeenkomen met Europese normen. Ik maak me vooral zorgen over het gewicht van de militaire voertuigen, dat niet past bij het gewicht dat bruggen in Nederland kunnen hebben. Ik zou graag een lijst willen van alle knelpunten – dat zijn vooral bruggen – die niet toereikend zijn voor zwaar militair vervoer. Hoe groot is het probleem in de ogen van de Minister? Die bruggen zouden bijvoorbeeld bij het MIRT extra aandacht moeten krijgen.

Ook wil ik Single European Sky nog aan de Minister meegeven. Het indelen van het Europese luchtruim is vooral goed voor CO₂-reductie. Twee jaar geleden is daar vanuit Nederland veel energie in gestoken. Ik hoor daar op het moment helemaal niets meer over. Knelpunt toen was het conflict tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk over Gibraltar. Wil de Minister dit aan de orde stellen?

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan de leden. Ik zie dat er een aantal nieuwe vragen zijn gesteld, dus ik geef graag de Minister de gelegenheid om de antwoorden daar op een goede manier bij te zoeken. Ik schors enkele minuten.

De vergadering wordt van 17.18 uur tot 17.21 uur geschorst.

De voorzitter:

Dan gaan we verder met de beantwoording van de Minister in tweede termijn van vragen van de Tweede Kamer. Ik geef haar graag het woord.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. De heer Dijkstra begon in tweede termijn nog een keer over de vliegtaks, om toch vooral te benadrukken hoe belangrijk het is dat we er in Europees verband in slagen om dat voor elkaar te krijgen omdat het dan grotere impact heeft dan wanneer we nationaal iets doen. Je wilt het gelijk op Europese schaal voor elkaar krijgen. Daar zal ik ook zeker mijn best voor doen. Collega Snel, die natuurlijk eigenlijk de eerstverantwoordelijke is voor die vliegtaks, is daar enthousiast voor aan het lobbyen in het Brussels. Ik zal hem daar graag bij ondersteunen. Dan trek ik het eigenlijk nog iets breder, want dan gaan we natuurlijk ook lobbyen bij Eurocommissaris Bulc om bijvoorbeeld onderscheid te mogen maken in tarieven die je mag hanteren, zodat je bijvoorbeeld stillere vliegtuigen mag bevoordelen, of dat je iets kan doen in de toewijzing van slots voor vliegtuigen met minder uitstoot. Dat kan nu niet. We proberen dus aan alle kanten om die lobby in te vullen.

De heer Sienot had een punt, namelijk dat ik vergeten was om in te gaan op zijn vraag over duurzame inkoop. Die was er inderdaad tussendoor geglipt. We hebben een hoge ambitie in Nederland. Het kabinet is echt ambitieus en wil dat ook waarmaken. Ook daarvoor geldt natuurlijk dat Europese afspraken de voorkeur hebben. Europees bronbeleid zorgt voor een gelijk speelveld. Dat is kosteneffectief en levert ook meer innovatie op. Zoals vaker blijft ook in dit geval de Europese ambitie wat achter bij de Nederlandse ambitie. Ik verwacht eerlijk gezegd ook dat dat het geval zal zijn bij de Clean Vehicles Directive, die gaat over de aanbesteding van energiezuinige voertuigen door overheden. We moeten dus gaan kijken waar we nationaal een extra stap kunnen zetten of kunnen versnellen, want er liggen ook veel kansen voor de Nederlandse industrie. U noemde net zelf al even DAF en VDL. Ik heb bij de lancering van die eerste elektrische heavy goods vehicles mogen zijn. Ik denk dat daar inderdaad uitstekende kansen liggen, ook voor het Nederlandse bedrijfsleven, om niet alleen tot verregaande vergroening te komen, maar daar gelijk ook een mooie boterham mee te verdienen. Ook aanbestedingen van overheden kunnen daarin een belangrijke voortrekkersrol vervullen. Dat ben ik met u eens. Je kunt als launching customer net een zetje in de juiste richting geven. Samen met de Staatssecretaris zet ik me daar ook voor in, om in het kader van het klimaatakkoord, in het kader waarvan nu ook wordt gesproken aan een mobiliteitstafel, tot aanvullende afspraken te komen.

De heer Sienot (D66):

Ik vind dit een heel interessante beantwoording. Ik hoor de Minister zeggen dat ze het op lokaal niveau absoluut ziet zitten en dat ze er ook vol op in wil gaan. Nu is het zo dat we Europabreed bijvoorbeeld een batterijinitiatief hebben, Batterij 2.0. Dat is er niet voor niets. Dat is er omdat de wereldoorlog op het gebied van elektrisch rijden waarop alle partijen zich aan het voorbereiden zijn, wordt gespeeld op een groot veld. Op dat grote veld kunnen wij een rol spelen als we die inkoopknop goed indrukken en daar gaat mijn vraag over. Is de Minister bereid om krachtig het signaal te geven dat we de slag verliezen als we nu niet hoger inzetten op eigen inkoop dan die 10% en 35%? Dat is mijn vraag. Wil de Minister zich daarvoor inzetten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het korte antwoord zou zijn «ja», maar ik heb het idee dat de heer Sienot graag iets meer inkleuring wil. Uiteraard zal ik me daar graag voor inzetten, maar de heer Sienot weet ook dat we op meerdere van deze

dossiers in Europa helaas niet alleen maar applaus krijgen voor onze inbreng en dat er ook lidstaten zijn die echt een beetje tegenhangen aan de andere kant. Maar u hebt gelijk. Wij moeten juist zorgen dat we vooroplopen en dat we de andere kant naar ons toe trekken. Dat kun je het beste doen door gewoon te laten zien dat het ook rendeert. Ik zal het dus graag doen, maar het is een inspanningsverplichting en resultaat is niet gegarandeerd. Helaas moet ik nogmaals onderstrepen dat vanuit een groot aantal lidstaten de huidige ambities al als te groot worden ingeschat, terwijl wij vinden dat het te weinig is. Maar ik zal zeker aan de kant blijven duwen dat het meer moet zijn.

De heer **Sienot** (D66):

Meer dan een inspanningsverplichting kan ik niet vragen, want helaas hebben we het in Europa niet voor het zeggen. Maar we kunnen wel heel erg ons best doen en dat hoor ik de Minister zeggen. Daarvoor ben ik haar zeer erkentelijk. Daarmee is wat mij betreft een VAO overbodig.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaat de Minister verder met haar beantwoording.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan blijf ik bij de heer Sienot. Hij sprak ook over de passagiersrechten op het spoor. Daar ging het over het schrappen van de overmachtbepaling om passagiersrechten beter te beschermen, zoals bij de luchtvaart. Het is duidelijk dat wij inzetten op een heldere norm, om te voorkomen dat er misbruik wordt gemaakt van die overmachtbepaling en de reiziger dus aan het kortste eind trekt. Een goede overmachtbepaling is wenselijk. Ook in de huidige situatie moeten spoorwegondernemingen vergoedingen betalen, ook in geval van overmacht. We moeten ervoor zorgen dat het wel redelijk en billijk blijft. Volgens mij zijn we het daar samen over eens. De heer Sienot heeft ook nog gevraagd om te kijken naar mogelijkheden voor mindervaliden om assistentie bij in- en uitstap aan te vragen in de hele EU naar de Nederlandse tijdsnorm, dus 24 uur voor de reis in plaats van 48 of zelfs 72 uur. Dat vind ik een heel goede suggestie en die zal ik graag meenemen.

De heer **Sienot** (D66):

In Nederland is het drie uur. Fantastisch dat u die suggestie mee wilt nemen. Dat wou ik dat nog even meegeven, zodat we dat scherp hebben.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel. Volgens mijn informatie kan het bij de NS zelfs tot één uur van tevoren. We gaan ons best doen om dat ook Europees zo kort mogelijk van tevoren mogelijk te maken. Dat is een heel goede suggestie. Dan kom ik bij de heer Van Dijk. Die had gevraagd om de vergunningsgrens te verlagen naar nul kilogram en zei dat sociale partners dat ook graag willen. Hij vroeg of we daarin meegaan. Die wens is al langer bekend en die wordt natuurlijk vooral ingegeven om de problematiek in de pakketdienstensector aan te pakken, met name het werken met schijnzelfstandigen in deze sector. Wij denken dat het verlagen van die vergunningsgrens geen oplossing is voor die problematiek, omdat die vergunningsplicht an sich die schijnzelfstandigheid niet tegengaat. Wij zien dus op dit moment geen voordelen in een verlaging van die vergunningsgrens naar nul kilo. Onze inzet in de onderhandelingen in Brussel is om juist de grens van 500 kilogram, zoals die nu is, daadwerkelijk te kunnen gaan handhaven.

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

Dank. Er komt inderdaad een heel andere discussie achter weg als je het over de pakketdiensten hebt. Bereidt de Minister wel andere maatregelen

voor om juist die problematiek aan te pakken? Dit zou een weg kunnen zijn, maar wellicht zijn er ook andere.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is natuurlijk onderdeel van het breder pakket. Ik denk dat we daar goed naar moeten kijken. Daar kom ik graag een volgende keer bij u op terug, als we de discussie over het pakket gaan voeren.

Dan de militaire mobiliteit. Voldoen de ontwerpeisen van de Nederlandse infrastructuur of moeten die nog worden aangepast, vroeg de heer Von Martels. Wij hebben zelf vanuit Nederland het vraagstuk van de militaire mobiliteit uitdrukkelijk op de agenda gezet in het Europese. We hebben daar ook heel goed contact over. In de vorige sessie zat Minister Bijleveld nog hier en die vertelde: ik heb je nog genoemd, want we hebben het over de militaire mobiliteit gehad. Ik zei: nou, dan ga ik proberen of ik jou ook kan noemen om te laten zien dat wij zo goed samenwerken. Het is dus fijn dat de heer Von Martels die vraag heeft gesteld. Dan kan ik inderdaad aangeven dat wij dat in heel goed overleg samen met het Ministerie van Defensie doen. Er loopt een onderzoek. De analyse is nog niet afgerond. We moeten eerst ook precies weten wat de NAVO nou voor eisen stelt, maar daar trekken we heel goed samen in op. Zodra die analyse bekend is, zullen we die uiteraard graag met u delen.

De heer Von Martels (CDA):

Bedoelt u met die analyse die gemaakt wordt de lijst van knelpunten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. We moeten natuurlijk eerst weten waar het allemaal aan moet voldoen en dan gaan we checken om welke routes het dan gaat. Als er knelpunten zijn – hopelijk niet – komen ze daarin naar voren.

De heer Von Martels (CDA):

Ik heb nog een vervolgvraag, namelijk wanneer ik de uitkomsten van die analyse kan verwachten.

De voorzitter:

De heer Von Martels vraagt wanneer hij de uitkomsten van de analyse kan verwachten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar is nog geen zicht op, omdat we ook nog niet weten welke eisen de NAVO precies stelt. We zijn nu wel aan het inventariseren, maar we kunnen het nog niet langs de maatlat leggen van waar het precies aan moet voldoen. Ik kan u toezeggen dat we er in ieder geval integraal naar kijken en daar zo snel mogelijk bij u op terugkomen. Het is in ieder geval wel van belang – misschien moet ik dat nog even onderstrepen – dat de veiligheid sowieso niet in het geding is.

De voorzitter:

Goed, dan kijk ik naar de leden. Ik heb de indruk dat alle vragen hiermee beantwoord zijn, maar dat is nog niet het geval. Dus ik geef toch weer even het woord aan de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Het antwoord op de vraag over de Single European Sky heb ik nog niet gehoord.

De voorzitter:

Dat klopt, de Single European Sky.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, helemaal goed. We gaan ook bij dezen weer voor de 100% beantwoording van de vragen. Zoals u zelf in uw vraag eigenlijk al aangaf, zit het probleem daarbij in Gibraltar. Ik wil graag weer een pleidooi houden voor die Single European Sky. Het is ontzettend belangrijk. Het zou heel goed zijn als we het voor elkaar zouden krijgen, maar gegeven de perikelen rondom de brexit is de situatie rondom Gibraltar er niet eenvoudiger op geworden. Ik wil graag de discussie erover aangaan – dat zal ik zeker doen – maar ook daar ziet de toekomst er niet heel erg rooskleurig uit in de zin van dat we het nu beter kunnen gaan oplossen dan daarvoor.

De voorzitter:

Daar zal de heer Von Martels het voor dit moment mee moeten doen, constateer ik. Dan kom ik op de toezeggingen.

- Voor de zomer komt er een plan van aanpak ten behoeve van beveiligde vrachtwagenparkeerplaatsen.
- In de ILT-rapportage die aan het eind van het jaar naar de Kamer komt, zal ook worden ingegaan op de vraag of Nederlandse boetes ook daadwerkelijk worden betaald. Dat is inderdaad toegezegd aan de heer Van Aalst.
- De Kamer krijgt een impactstudie naar de gevolgen voor het Nederlandse busvervoer van de openstelling van het busvervoer. Dat was naar aanleiding van de opmerking van de heer Van Dijk.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook namens GroenLinks.

De voorzitter:

Ook namens GroenLinks, met terugwerkende kracht. Dan de vierde toezegging.

- De Minister komt nog bij de Kamer terug over de vergunningsgrens van nul kilogram voor de pakketdiensten.
- De Kamer zal worden geïnformeerd middels een analyse over de knelpunten inzake militaire mobiliteit.

Ik stel vast dat daar nog één opmerking over te maken is, in ieder geval door de Minister op dit moment.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat laatste doen we in nauwe afstemming met Defensie.

De voorzitter:

Waarvan akte. Dan heeft de heer Sienot nog een aanvullende opmerking.

De heer Sienot (D66):

Ik hoorde toch ook een toezegging van de Minister dat zij zich ging inspannen voor hogere inkoopdoelen, hogere inkoopambities.

De voorzitter:

Dat klopt. Die toezegging heeft de Minister gedaan, maar wij noteren altijd de toezeggingen waar ook weer een brief uit voortkomt. De Minister zet zich daarvoor in in Europees verband, maar daar komt niet nog een aparte brief over naar de Kamer. Vandaar dat wij die dan niet noteren op het lijstje met toezeggingen. Daar zit dus het verschil. Het is een toezegging, alleen dan niet direct met een brief en daarom staat die niet op de lijst. Dan komen we daarmee aan het eind van deze vergadering. Ik wens iedereen een gezegende dag toe en ik dank iedereen voor zijn of haar inbreng. Dank u wel.

Sluiting 17.35 uur.