

Vergaderjaar 2016–2017

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 juli 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 27 juni 2017 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **het EU-voorstel: Verordening rust en rijtijden en tachograaf COM (2017) 277;**
- **het EU-voorstel: Detachering wegverkeer COM (2017) 278;**
- **het EU-voorstel: Verordening road haulage COM (2017) 281;**
- **het EU-voorstel: Eurovignet COM (2017) 275;**
- **het EU-voorstel: Europese Elektronische Tolsystemen COM (2017) 280;**
- **het EU-voorstel: Verordening monitoring reporting CO₂ emissies HDV COM (2017) 279.**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Veldhoven

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
Bosman

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

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

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Van Helvert, Jetten, Kröger, Laçın en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 19.03 uur.

De voorzitter:

Goedenavond dames en heren. Welkom bij dit algemeen overleg. Vandaag staat het EU-mobiliteitspakket op de agenda. Dat bestaat uit een vijftal voorstellen, drie sociale voorstellen over rij- en rusttijden, cabotage en detachering van het wegverkeer en twee voorstellen over wegbeprijzing. De Kamer heeft op 20 juni jongstleden een behandelvoorbehoud geplaatst. Het instrument behandelvoorbehoud biedt de Kamer een kans om in een vroeg stadium de Nederlandse inzet in de Brusselse onderhandelingen te bespreken en desgewenst informatieafspraken met de Minister te maken over het verloop van deze onderhandelingen. Dus dat gaan we vanavond doen. Wij hebben de tijd tot maximaal 21.00 uur. Ik stel een spreektijd van drie minuten per spreker voor en wil een tweetal interrupties toestaan. Ik heet iedereen van harte welkom, inclusief de Minister, de ondersteuning en iedereen die meekijkt. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw Visser van de VVD.

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. We hebben een korte spreektijd, terwijl er heel veel onderwerpen op de agenda staan. Het is voor deze commissie ook de eerste keer dat we een dergelijk proces ingaan, dus wellicht halen we een aantal dingen door elkaar. Maar we komen er vast wel uit.

Ik wil beginnen met het feit dat we inmiddels de tijd van lange grenscontroles met allerlei invoerrechten en noem maar op achter de rug hebben. Dat is het grote voordeel van een grote interne Europese markt. Maar er zijn niet alleen maar mooie zaken, want we zien steeds meer dat Nederlandse chauffeurs bang zijn dat Oost-Europeanen hun banen inpikken, omdat er sprake is van oneerlijke concurrentie. Daarom is het goed dat de Europese Commissie nieuwe voorstellen heeft gedaan om het ongelijke speelveld en de oneerlijke concurrentie aan te pakken. De VVD vreest echter dat met deze voorstellen onduidelijkheid ontstaat en dat daarmee een betere interne Europese markt, waarin Nederlandse ondernemers beter kunnen concurreren, niet gehaald zal worden. Ik zal daar zo nog dieper op ingaan.

Het andere onderdeel van het pakket ziet erop dat lidstaten, naar men zegt, niet verplicht zijn om een vorm van rekeningrijden in te gaan voeren. Maar de wijze waarop de voorstellen nu zijn ingevuld, leidt er echt toe dat je in een Europese dwangbuis gestopt wordt en verplicht wordt om rekeningrijden in te voeren. U kunt zich voorstellen dat de VVD het daar niet mee eens is. Er worden namelijk veel zaken voorgeschreven en de Europese Commissie bemoeit zich wat ons betreft met zaken waar zij niet over hoort te gaan, zoals de wijze waarop lidstaten omgaan met het beheer en het onderhoud van hun wegen en de wijze waarop zij file bestrijden. De Commissie bemoeit zich zelfs met werkgelegenheid. Dat zijn allemaal redenen die de Europese Commissie noemt om te komen tot een Europese vorm van wegbeprijzing. Dit kan niet op onze steun rekenen, zowel qua subsidiariteit en proportionaliteit, als qua politieke wenselijkheid.

Nu ga ik in op de voorstellen voor het sociale pakket. Er is grote onduidelijkheid over de inhoud van de voorstellen tot cabotage. In hoeverre kun je

continu cabotageritten uitvoeren in Nederland en in buurlanden? Er is een samenhang met de Detacheringsrichtlijn en de huurmogelijkheden die worden geboden, maar onze vraag aan de Minister is: wat is nu eigenlijk die samenhang? Wat betekent dit voor de Nederlandse transportsector? In hoeverre wordt hier een beter gelijk Europees speelveld gecreëerd? In hoeverre worden bovendien de lasten voor met name de kleine ondernemers verzaamd met al deze aanvullende Europese regelgeving? Want als wij de voorstellen goed hebben gelezen, zien we vooral dat kleine ondernemers – met een mooie term «micro-ondernemers» – onder allerlei Europese wet- en regelgeving worden gebracht. Wat ons betreft leidt dat alleen maar tot een lastenverzwaring, terwijl dit eigenlijk niets anders oplevert. Er staat dus niets tegenover die lastenverzwaring. Ik zou daarom graag van de Minister willen weten hoe zij dat ziet en op welke wijze daar invulling aan wordt gegeven.

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

Ik hoor mijn collega van de VVD wel duidelijk uitspreken dat ze vindt dat Europa niet gaat over de wegbeprizing, maar dat heb ik haar nog niet horen zeggen over het sociale pakket. Denkt de VVD daar hetzelfde over? Vorige week hebben wij al een subtoets gehad over het sociale gedeelte. De VVD heeft gezegd dat er wat haar betreft geen subtoets hoeft plaats te vinden. Ik hoor graag van mijn collega of de mening van de VVD daarover veranderd is.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Daar was ik nog niet aan toe gekomen, maar ik dank de heer Van Aalst voor deze mogelijkheid. De VVD geeft geen negatief oordeel over de subsidiariteit, omdat Europa hier al sinds de jaren zestig over gaat, juist omdat het vervoer grensoverschrijdend is en de transportsector zelf behoefte heeft aan duidelijke regels over de grens heen. Wij willen de proportionaliteit en politieke wenselijkheid toetsen, omdat wij vinden dat de voorstellen die worden voorgelegd, te veel de kleine ondernemers raken. Wij hebben heel veel vragen over de politieke wenselijkheid en de consequenties voor de Nederlandse transportsector. Wij hebben vorige week een technische briefing gehad. Ik denk dat we allemaal vragen hebben. Als je ons nu een uur de tijd zou geven, zouden we nog een uur lang allerlei vragen kunnen stellen. Helaas hebben wij die tijd niet, maar wij vinden dat Europa hier te ver gaat met de voorstellen. De politieke wenselijkheid is wat ons betreft de interne markt. Wij moeten ervoor zorgen dat Nederlandse transportondernemers beter kunnen functioneren. Dat moet het uitgangspunt zijn voor de beoordeling van de voorstellen en daar hebben wij een negatief oordeel over.

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

Volgens mij hoor ik de VVD dus heel duidelijk zeggen dat Europa er juist niet over gaat. Volgens mij had de VVD gewoon steun moeten toezeggen aan die subtoets. Europa zou zich hier niet mee moeten bemoeien.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Volgens mij haalt de heer Van Aalst een aantal dingen door elkaar. De subsidiariteitstoets gaat over de vraag of we vinden dat Europa een rol heeft in deze wet- en regelgeving. Dat vinden wij als het gaat om grensoverschrijdend vervoer en het sociale pakket. Dat is namelijk precies de reden waarom we nu te maken hebben met parkeerplaatsen langs de A4 – daar zult u ook weleens rijden – waar chauffeurs dagenlang op geparkeerd staan. U kent ook de discussie over de misstanden en over de Nederlandse transportondernemers die geen voet aan de grond krijgen in Frankrijk, om maar iets te noemen, in het kader van protectionisme. Dat is precies de reden waarom we deze regels sinds de jaren zestig hebben. Daarmee kunnen we de markt openbreken. De VVD vindt het goed dat dat

er is, maar we vinden ook dat die regels moeten werken. Dan hebben wij het over de proportionaliteit en de politieke wenselijkheid en daar zijn we negatief over.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog en komt zo langzamerhand tot uw laatste punt.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik wil dan toch nog een punt noemen dat de heer Van Aalst terecht aanstipte, namelijk de vraag of Europa niet te ver gaat bij het sociale pakket. Wat ons betreft gaat het om de handhaving en de eisen die Europa stelt. Als wij de voorstellen lezen, zien we dat Europa allerlei bevoegdheden naar zich toe trekt. Elke wijziging van het nationale sanctiestelsel moet straks ter goedkeuring aan de Europese Commissie worden voorgelegd. Wat betekent dit concreet? Welke bevoegdheid krijgt Europa? In dat kader stel ik ook een vraag over het beprijzingsbeleid. Dat is mijn laatste vraag. Europa vindt dat wij moeten gaan rapporteren over tal van zaken. Kan de Minister aangeven of Europa en de Europese Commissie daarmee ook nieuwe bevoegdheden krijgen en dus sturing op de wijze waarop Nederland zijn wegebelasting inricht of in zijn infrastructuur investeert en die onderhoudt?

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. De SP is altijd zeer kritisch geweest op vrij verkeer van werknemers binnen de EU. Ons belangrijkste kritiekpunt daarbij is altijd geweest dat je hiermee concurrentie op arbeidsvoorwaarden in de hand werkt. In de transportsector zien wij dit gebeuren. Er is gewoonweg sprake van mensonterende toestanden langs de snelwegen en op de parkeerplaatsen. De VVD zei dat net ook al. Oost-Europese chauffeurs zijn wekenlang onderweg zonder adequate voorzieningen en overnachtingsmogelijkheden en dat alles voor een hongerloontje. Deze schrijnende situaties maken in één oogopslag duidelijk dat bij Europese richtlijnen het belang van het bedrijfsleven altijd vooropstaat ten koste van de werknemers die uitgebuit worden.

De SP heeft daarom de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie zeer kritisch bekeken en kan ook nu weer niet tot een andere conclusie komen dan dat men de oren naar het kapitaal heeft laten hangen. De pogingen van de Commissie om zich met deze voorstellen een sociaal gezicht aan te meten, zijn niet alleen doorzichtig, maar bereiken ook het omgekeerde. Chauffeurs kunnen bijvoorbeeld met de nieuwe Detachingsrichtlijn nog steeds uitgeknepen worden. Pas na drie dagen moeten chauffeurs betaald worden naar de maatstaven van het land waar ze rijden. Uiteraard laten de bedrijven waarvoor zij rijden, ze dan de grens oversteken naar het volgende land waar ze weer drie dagen moeten gaan rijden.

De Europese Commissie definieert in het nieuwe voorstel ook niet nader wanneer er in geval van transport sprake is van detachering. Dat werd ons vorige week bij de technische briefing ook verteld. Ik ben benieuwd wat de Minister daarover kan zeggen.

Doordat het maximumaantal cabotageritten is afgeschaft, zal er verdringing op de Nederlandse arbeidsmarkt plaatsvinden, meer dan nu het geval is. Zelfstandige rijders en kleine ondernemingen met binnenlandse ritten kunnen niet concurreren met de bodemprijzen van Oost-Europese bedrijven en zullen uit de markt gedrukt worden. Dit moet Nederland niet willen. Hoewel het positief is dat bedrijven verplicht worden om chauffeurs rust te laten nemen in een geschikte accommodatie, is de formulering hier wel dusdanig vaag, dat de SP er geen vertrouwen in heeft dat dit zonder meer goed komt. De SP wil dat de Minister de Eurocommissaris opdraagt om haar werk over te doen,

waarbij zij zich niet alleen laat lenen voor de belangen van het bedrijfsleven, maar vooral voor die van de werknemers. Dan kom ik op het volgende. Voorstellen zijn één ding. Toezien op de naleving van deze voorstellen is het tweede. Daar hebben wij grote zorgen over, ook omdat men in alle sectoren tegen het feit aanloopt dat de capaciteit van de inspectie de afgelopen jaren is uitgehold. Hierdoor heeft men niet meer de capaciteit om erop toe te zien dat bedrijven hun werknemers niet meer uitknippen. Wat wil de Minister hieraan doen? Ik rond af, voorzitter. De SP wil graag op de hoogte gehouden worden van de vervolgstappen, het liefst op regelmatige basis, per kwartaal, en ook op het moment dat er relevante stappen worden gezet in dit proces.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn collega van de SP vraagt de Minister om er in Europa voor te ijveren dat het huiswerk wordt overgedaan en dat dit opnieuw wordt vormgegeven. Is de heer Laçin van mening dat de sociale regels die de arbeidsomstandigheden voor chauffeurs borgen, wel op Europees niveau moeten worden vastgelegd? Moet dat wel op Europees niveau gebeuren?

De heer **Laçin** (SP):

Wij vinden dat de Europese Commissie zich niet daarmee moet bemoeien. Dat kunnen wij in Nederland ook zelf regelen naar onze eigen standaarden. Maar je ontkomt er niet aan – dat zei de VVD ook – omdat de transportsector internationaal is en over de grenzen heen gaat. Daarbij willen wij graag de bevoegdheid hebben om vooral afspraken en wet- en regelgeving te maken voor sociale aspecten, omdat wij dat zelf ook kunnen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over het woordje «ook» in die zin. Bedoelt de heer Laçin dan additionele wet- en regelgeving, zodat het in ieder geval op een bepaald minimum goed geregeld is in Europa voor alle Europese werknemers?

De heer **Laçin** (SP):

Wij zijn voor minimumstandaarden in Europa en daar bovenop maken wij zelf wet- en regelgeving, vooral op het sociale aspect.

De **voorzitter**:

Mijnheer Laçin, bent u aan het einde van uw inbreng gekomen? Dat is het geval. Ik zie verder geen interrupties meer, dus ik geef het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. We hebben hier te maken met een belangrijk en omvangrijk pakket maatregelen. Het is voor ons allen volgens mij een behoorlijk ingewikkelde procedure om uiteindelijk tot een besluit te komen. Wij gaan het vooral over dat laatste hebben, maar ik wil toch nog even kort op de inhoud ingaan.

Wat GroenLinks betreft wordt het echt tijd dat we de regels en systemen rond het beprijzen van wegen, rond rijtijden en de handhaving hiervan op elkaar gaan afstemmen. Wie gebruikmaakt van een weg, moet daar ook voor betalen. Dat is logisch en eerlijk. Buitenlanders op onze wegen moeten dus aan ons betalen en als wij op andermans wegen rijden, betalen wij daar ook voor in dat land. Deze logica behoeft eigenlijk geen uitleg. En toch is het nu een nog eclectische verzameling regels, afspraken en systemen met tolpoortjes, kastjes, plaketten en venstertijden voor allerlei soorten voertuigen en met milieueisen en weekendtarieven waar geen normaal mens meer raad mee weet.

Het lijkt nog erger te worden, want Duitsland komt nu weer met een nieuwe sticker en ook andere landen zoeken naar manieren om buitenlandse vervoerders op hun wegen te kunnen belasten voor het gebruik ervan. Dat kan veel slimmer en eerlijker en dat is precies wat de Europese Commissie beoogt en daarom zijn wij vóór. Wij zouden graag zien dat de Minister zich in Europa hard maakt voor een uniform systeem dat leidt tot een gelijk speelveld en een eerlijke doorbelasting van de kosten aan de gebruikers. Wat onze verbazing wekt, is dat de EU deze lijn met gelijke eisen dan weer niet consequent doortrekt voor de on-board units. Wij hadden daar een aantal vragen over in de technische briefing. Dit systeem van registratie kan makkelijk automatisch geschikt gemaakt worden om rijtijden, grensoverschrijdingen, cabotage en andere zaken, zoals milieuzones, te controleren. Juridisch is het natuurlijk iets anders, maar technisch zou dat in hetzelfde systeem geregeld kunnen worden: welke vrachtwagen is waar, mag dat, wat kost dat, zijn de rusttijden aangehouden en hoeveel brandstof is er verbruikt? Laten we dit gelijk goed regelen en een technisch systeem bedenken dat dit allemaal kan als een land of dienst dat nodig heeft.

Ik heb nog een paar opmerkingen over de cabotage en de rij- en rusttijden. Wij zijn bestookt met bezorgde brieven vanuit de sector. Men vreest voor concurrentie van Oost-Europese bedrijven die hun chauffeurs uitbuiten door ze in erbarmelijke toestanden en onderbetaald wekenlang door heel Europa rondjes te laten rijden. Wij delen de zorgen over die chauffeurs en ook de zorgen die mijn collega heeft aangegeven. De sector roept om protectie van de markt. Wij willen protectie voor die chauffeurs. Ook zij hebben recht op een fatsoenlijk weekend, een privéleven en goede arbeidsomstandigheden. De eis dat ze twee dagen niet in hun cabine mogen slapen, maar in een tentje, voldoet wat ons betreft niet. Wij verwachten dat Europa werkt aan fatsoenlijke arbeidsomstandigheden voor iedereen. Dan is er ook geen valse concurrentie meer en geen race to the bottom op arbeidsvoorwaarden.

Ten slotte kom ik op de vraag hoe we dit gaan doen. Wat GroenLinks betreft komen we nogmaals uitgebreid te spreken over de inhoud van de BNC-fiches. We zouden dit eigenlijk graag bespreken voordat de Minister hiermee naar Brussel gaat. Wat behandelvoorbehoud betreft willen wij dat de Minister ons regelmatig en grondig informeert over haar inzet, de stand van zaken en over de posities van landen en gremia gedurende het gehele proces. Wij willen de mogelijkheid om hierop terug te komen bij de AO's Transportraad, Milieuraad of eerder als dit nodig is.

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

Voorzitter. Met dit EU-mobiliteitspakket wordt weer een stukje van onze soevereiniteit afgepakt. Dit keer zijn de Nederlandse vrachtwagenchauffeur en automobilist daar de dupe van. De Nederlandse vrachtwagenchauffeur is de klos, omdat het onder dit EU-voorstel nog makkelijker wordt om hem te vervangen door goedkope Oost-Europese chauffeurs. De cabotageregels voor vijf achtereenvolgende dagen worden afgeschaft, waardoor bijvoorbeeld een Sloveen onbeperkt ritten in Nederland uit kan voeren. De referteperiode voor de rij- en rusttijden wordt verlengd naar drie weken, waardoor een Sloveen bijvoorbeeld twee weken bijna non-stop kan worden ingezet, om vervolgens in de laatste week goedkoop rust te nemen in eigen land. Bovendien wordt het mogelijk om in het buitenland vrachtwagens te huren, waardoor bijvoorbeeld een Sloveens bedrijf in Nederland een vrachtwagen kan huren met Nederlands kenteken om daar een goedkope Sloveen in te laten rijden. Hij is moeilijker op te sporen vanwege het Nederlandse kenteken. Kortom, de Sloveense Eurocommissaris voor transport, Bulc, wordt in Slovenië waarschijnlijk op handen gedragen. Zij is erin geslaagd om met dit EU-voorstel voor veel van haar landgenoten baantjes te creëren in Nederland en andere westerse landen. Zij wel, zou ik tegen dit kabinet willen zeggen, maar onze

hardwerkende Nederlandse chauffeurs worden hiermee van hun baan beroofd. De PVV roept de Minister in de eerste plaats op om er alles aan te doen om dit van tafel te krijgen. In de tweede plaats roept de PVV haar op om overal tegen te stemmen. Is zij daartoe bereid? Ook de Nederlandse automobilist moet het door dit pakket ontgelden, want in feite wordt heel Europa hierdoor omgetoverd tot een milieuzone, waarbij vooral oude, goedkopere autootjes op basis van hun uitstoot overal fikse kilometerheffingen moeten betalen. Instemmen met dit voorstel betekent in feite ook instemmen met de kilometerheffing in Nederland. Want in de praktijk laat dit voorstel lidstaten geen andere keus. Bovendien lijkt het een legitimering van het Duitse tolsysteem te zijn, waar de Minister nu juist, mede op verzoek van de PVV, tegen strijdt. Kan de Minister aangeven hoe zij dit ziet? Is zij het met de PVV eens dat dit voorstel een impliciete invoering van de kilometerheffing in Nederland betekent, doordat lidstaten in de praktijk geen andere reële keuze hebben? Vanzelfsprekend ziet de PVV niets in dit voorstel. Iedere partij die dat wel doet, verklaart de Nederlandse automobilist in feite vogelvrij. Daarom roept de PVV de Minister op om ook hiertegen maximaal bezwaar te maken en waar mogelijk tegen te stemmen.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. Het Mobility Package van de Europese Commissie is voor Nederland een belangrijk pakket. Nederland is een transportland dat veel geld verdient met transport over de grens. Nederlanders zijn een reislustig volkje dat graag met de auto in andere Europese lidstaten rondrijdt. Met het Mobility Package is er een kans om de Nederlandse transportsector te helpen door regelgeving in Europa te versimpelen, handhaving te verbeteren, in het belang van onze vrachtwagenchauffeurs te zorgen voor een eerlijker speelveld met concurrenten uit Oost-Europa, en er in het belang van onze consumenten voor te zorgen dat wegbeprijzing in Europa zo veel mogelijk op dezelfde manier wordt georganiseerd.

Als ik het pakket van de Europese Commissie bekijk, dan is D66 op hoofdlijnen positief over de insteek, maar zoals veel collega's hebben ook wij veel vragen bij de uitwerking ervan. Als wij de fiches van het kabinet lezen, heeft het kabinet die vragen ook. Daarom zullen de komende maanden, daarom zal het komende jaar belangrijk worden in de verdere uitwerking van de voorstellen van de Europese Commissie.

Ik sta daarom eerst even kort stil bij de wijze waarop wij als Kamer daarbij betrokken willen worden. Wij zouden graag op korte termijn schriftelijk geïnformeerd worden over het krachtenveld in de Raad van Europa op alle onderdelen van het mobiliteitspakket. Dan gaat het niet alleen over de in het oog springende sociale voorstellen en beprijzing, maar ook over wat kleinere voorstellen, zoals verhuur en huur van voertuigen die grote impact kunnen hebben op dat eerlijke speelveld in Europa.

Wij zouden na het zomerreces graag uitgebreider met de Minister van gedachten wisselen over de fiches. Zo'n gedachtewisseling is ook goed zodra er spannende besluitvormende momenten in de Raad voorliggen. Dat geldt ook voor het moment dat de Raad met het Europees parlement over de genoemde voorstellen heeft gesproken. Ook dan zouden wij graag per brief worden geïnformeerd over het krachtenveld dat er op dat moment in Europa ligt. Dit is even saai en procedureel, maar het is wel belangrijk dat wij er als Kamer bovenop zitten, want in de uitwerking van de komende maanden zit de crux of de Nederlandse transportsector, de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs en de Nederlandse consumenten echt beter worden van dit pakket.

Zoals ik net al zei, is D66 qua grondhouding wel positief over het pakket. Bij de meeste fiches kunnen wij ons vinden in de lijn die het kabinet voorstaat. Twee zaken springen eruit waar ik wat langer bij wil stilstaan. In de eerste plaats is dat de wegbeprijzing. Ik vind het fiche van het kabinet op dit moment echt een gemiste kans. Het is een gemiste kans als het

demissionaire kabinet de komende maanden de kont tegen de krib gooit en zich zwaar gaat verzetten tegen de wegbeprijzingsvoorstellen. Als je kijkt naar het Parijsakkoord, als je kijkt naar alle verschillende systemen die er nu in Europa zijn met tolheffing, wegbeprijzing etc., dan moeten we blij zijn dat de Europese Commissie voorstaat om een zo veel mogelijk gelijk speelveld te creëren waarbij wegbeprijzing in Europa op een eenduidige manier is geregeld. Ik vind het goed dat Europa daarbij kiest voor heffing op basis van kilometergebruik en CO₂. Het wegtransport is op dit moment verantwoordelijk voor 17% van de CO₂-uitstoot in Europa. Als wij er niet voor durven kiezen om wegbeprijzing te koppelen aan CO₂-uitstoot, dan zullen we andere sectoren hard moeten raken om toch aan die Parijsdoelstellingen te voldoen. Ook de transportsector moet daaraan een bijdrage leveren.

Ik kan mij voor een groot deel aansluiten bij de vragen van mijn collega van GroenLinks, die stilstond bij de voorstellen op het gebied van cabotage en detachering. Als je op hoofdlijnen naar de voorstellen van de Europese Commissie kijkt, dan lijkt de Commissie het eens te zijn met deze hele commissie, namelijk dat uitbuiting moet worden voorkomen en dat wij een gelijk speelveld moeten creëren, maar in de uitwerking wordt het heel erg spannend. Zijn die rij- en rusttijden nou in het voordeel van een gelijk speelveld of wordt het alleen maar makkelijker voor Oost-Europese chauffeurs om oneerlijk te concurreren met de vrachtwagenchauffeurs? Op die punten is de uitwerking van de Commissie de komende maanden echt cruciaal. Ik kijk uit naar de antwoorden van de Minister.

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

Ik zit even na te denken over de vraag of ik een ander mobiliteitspakket heb ontvangen dan D66. Ik heb net geschetst waar het volgens mij helemaal misgaat en waar Nederland juist helemaal niet en Oost-Europa wel profiteert van dit pakket. Ik heb voorbeelden gegeven die alleen maar voordelen hebben voor bijvoorbeeld de Sloveense vrachtwagenchauffeur.

De heer **Jetten** (D66):

Als u de reacties in Oost-Europa peilt, dan zijn ze het daar in ieder geval niet met u eens. Ook daar is het pakket zeer kritisch ontvangen. Daarom ook de vraag aan de Minister: welke lezing is waar? Is de lezing waar van de Oost-Europese lidstaten, die zeggen: wij worden onevenredig hard geraakt? Of is de lezing waar die je hier in West-Europa hoort: het gooit de markt alleen maar meer open? Als je kijkt naar de voorstellen, dan zegt de Europese Commissie: wij willen uitbuiting tegengaan, wij willen een eerlijker speelveld creëren. Dat doet zij met een veelheid aan voorstellen, bijvoorbeeld met een aanpassing van die rij- en rusttijden. Ik kan nu nog niet beoordelen of dat goede of slechte voorstellen zijn. Ik kan mij echt voorstellen dat je zegt: qua rij- en rusttijden gaan wij meer ruimte bieden voor flexibiliteit voor de sector, waarbij wij wel moeten voorkomen dat Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs drie weken lang in West-Europa rondrijden en dan pas teruggaan naar hun land. Nogmaals, de uitwerking van de voorstellen is cruciaal. Het is nu echt nog te vroeg om te beoordelen of het positief of negatief zal uitpakken.

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

Laten we het dan gewoon bij Nederland houden. We hebben vanmorgen allemaal het persbericht gezien van Transport en Logistiek Nederland. Volgens mij waren zij vrij helder over wat er nu voorligt en wat dat betekent voor de transportsector. Heeft mijn collega van D66 dat bericht ook gezien en, zo ja, wat vindt hij ervan?

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb dat bericht zeker gezien en ik heb ook in dat bericht gelezen dat de Nederlandse transportsector het belangrijk vindt dat op Europees niveau goede afspraken worden gemaakt over een gelijk speelveld. De transportsector is in tegenstelling tot de PVV dus juist wel blij dat Europa hier zijn verantwoordelijkheid pakt. Terecht heeft de sector net als de Kamer vragen over de uitvoering. Vandaar mijn kritische houding zojuist.

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

Voorzitter. Het voordeel van een wat kleinere fractie is dat je af en toe mag invallen in een andere commissie. Mijn collega Kuiken voert nu het debat over terrorismebestrijding, maar dit onderwerp gaat mij zeker ook aan het hart. Ik vind het een eer om hier in deze commissie aanwezig te zijn.

Transport is een van de weinige sectoren die de crisis relatief goed heeft doorstaan, onder andere dankzij een sterke Nederlandse sector. Er is heel veel werkgelegenheid, die ook nog groeit. De sterke sector profiteert van eerlijke regels, met sociale partners die aan elkaar gewaagd zijn. Dat zouden andere sectoren van de transportsector kunnen leren.

Vanuit die optiek stelt het mobiliteitspakket wel de juiste doelen, maar het gebruikt de verkeerde middelen. De bescherming van de chauffeurs wordt daardoor niet beter, sterker nog, ze lijkt zelfs achteruit te gaan. Daarbij zou ik vanuit de PvdA vier zorg- en aandachtspunten aan de Minister willen voorleggen.

Het eerste is wat meer overkoepelend. Het mobiliteitspakket lijkt de mogelijkheden voor afzonderlijke lidstaten om aanvullende voorwaarden te stellen, te schrappen. Dat zou wat ons betreft echt desastreus zijn, want juist die Nederlandse regelgeving maakt die Nederlandse transportsector zo sterk. Dat zie je ook in de reactie van de FNV en van TLN zelf. We zouden niet de richting op willen waarin Europa bepaalt en waarin Nederland vervolgens geen extra voorwaarden kan stellen. Hoe taxeert de Minister dat?

Het tweede punt betreft de cabotage: het vervoeren van goederen of personen door een bedrijf uit een ander land. Nú is het zo dat chauffeurs maximaal drie cabotageritten mogen uitvoeren en dan weer de grens over moeten. Het mobiliteitspakket lijkt dit op te rekken tot een onbeperkt aantal ritten binnen vijf dagen. Bovendien lijkt het voorstel chauffeurs tot een soort nomadenbestaan te veroordelen, waarbij zij maandenlang in Europa kunnen rondrijden zonder thuis te komen. Graag willen wij dat chauffeurs na drie ritten terugkeren naar hun woonland. Is de Detacheringsrichtlijn hierbij van toepassing?

Dan mijn derde punt: het vestigingsvereiste. Pakketdiensten voor het vervoer tot maximaal 3.500 kilogram zijn hiervan nu uitgezonderd. Het is goed dat het mobiliteitspakket hier een einde aan wil maken. Wij vinden echter dat de eisen van kredietwaardigheid, vakbekwaamheid en betrouwbaarheid onverkort ook voor deze pakketdiensten moeten gelden. De eis van betrouwbaarheid is vanuit een oogpunt van sociale bescherming voor chauffeurs juist het belangrijkste. Ook vindt de Partij van de Arbeid dat overtreding van de cabotagevoorschriften opgenomen zou moeten worden als een dringende reden bij de eis van betrouwbaarheid. Graag een reactie van de Minister.

Ten slotte de weekendrust. In afwachting van een nieuwe richtlijn zijn wij benieuwd naar de handhaving. Is de Minister bereid om hier actief op te handhaven? Collega's hebben het al eerder gezegd: wij zien het langs de snelwegen. In hoeverre kan de Minister toezeggen dat zij bereid is actief te handhaven op toestanden die wij niet in Nederland en Europa zouden willen zien?

Wij danken het kabinet voor zijn inzet om gelijk loon voor gelijk werk in Europa te realiseren. Dat is zeer belangrijk voor de arbeidsmarkt in Nederland en daarbuiten. Wij gaan ervan uit dat nieuwe Europese regelgeving langs die meetlat wordt beoordeeld.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Hoe staat de PvdA-fractie tegenover de kilometerbeprijzingsplannen in Europa als onderdeel van het pakket?

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

Op deze vraag had ik me voorbereid. De Partij van de Arbeid is voor invoering van een kilometerheffing in Nederland. Als het over Europa gaat, moet het niet heel erg ingewikkeld worden. Er zijn allerlei verschillende systemen, waardoor je als chauffeur niet meer weet in welk land je welke regels moet hanteren. Wij zijn voor een harmonisatiemodel met een eenvormig systeem in Europa, zodat chauffeurs en ondernemers geen last hebben van allerlei extra administratie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Om het even heel helder te krijgen: dat is dus in lijn met de voorstellen van de Europese Commissie en wijkt enigszins af van de positie die door het kabinet is ingenomen in het fiche.

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

Ja, maar ook hiervoor geldt dat het kabinet een demissionaire status heeft en dus ook op die manier reageert. Dit is wat wij ons voornemen in deze nieuwe periode in de Kamer.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik zal me beperken tot zaken die volgens mij nog niet gevraagd zijn. Allereerst de wegbeprijzing. Klopt het dat, als deze regels van Europa doorgaan, Nederland min of meer gedwongen wordt om ook tol voor vrachtwagens te gaan heffen, omdat wij anders onze eigen transportsector zouden benadelen? Als dat zo is, dan zie je dat Europa zich bemoeit met de vraag of wij hier al of niet tol moeten heffen. Los van de vraag of je daar voor of tegen bent, vind ik dat wij daar zelf over moeten gaan. Over de tolsystemen is gezegd dat je in tunnels moet differentiëren op CO₂. Je kunt op van alles differentiëren, maar blijkbaar is gekozen voor CO₂ en niet voor andere zaken. Waarom? Ik heb begrepen dat wij de betaalsystemen voor de toltunnels in Nederland zullen moeten aanpassen. Wat wil dit zeggen voor de kosten die de mensen moeten gaan betalen om door die tunnel te rijden? Daar zal toch iets aan moeten veranderen.

Cabinekamperen maakt onderdeel uit van het pakket. In Nederland is het nog steeds toegestaan, maar in Duitsland, België en Frankrijk niet, waardoor je aan de oost- en zuidgrens een soort cabinekampeertoerisme krijgt. We worden eigenlijk een putje van de Oost-Europese bestuurders die denken: hier mag je nog wel kamperen. Is de Minister van mening dat wij daarop in het beleid moeten anticiperen? Wij hebben er aan de zuid- en oostgrens echt overlast van.

Tot slot de social dumping. Wij vinden dat je voor hetzelfde werk op dezelfde plek hetzelfde loon zou moeten krijgen. Europa heeft daar dingen voor gedaan, maar inzake social dumping heeft het Benelux-parlement vorig jaar een aanbeveling gedaan. Daardoor zouden wij eigenlijk een voorsprong moeten hebben op de rest van Europa. Naar aanleiding van de aanbeveling van het Benelux-parlement vraag ik de Minister of al is gestart met het aanleggen van een lijst van bedrijven die zich schuldig maken aan social dumping. Is al begonnen met het verstrekken van informatie aan bedrijven over regels en de naleving ervan rond het tewerkstellen van vreemde arbeiders? Is de Minister al begonnen met het uitwisselen van best practices tussen de landen en met het delen van gegevens van de controles in de drie landen van de Benelux, conform de aanbeveling? Worden binnen de landsgrenzen alle juridisch beschikbare instrumenten in de strijd tegen social dumping ingezet, bijvoorbeeld door controles en samenwerking tussen de verschillende diensten?

De voorzitter:

De Minister heeft een paar minuten nodig om haar antwoord voor te bereiden.

De vergadering wordt van 19.34 uur tot 19.36 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Minister voor de beantwoording in eerste termijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Dit is inderdaad een bijzondere bijeenkomst. We zijn zeer vroegtijdig bij elkaar. De voorstellen van de Commissie liggen eigenlijk net bij ons en de Kamercommissie is er al ingedoken. Ik denk dat zij ook een rol kan hebben om een behandelvoorbehoud te maken. In deze demissionaire periode kan ik mij dat goed voorstellen. Er is nog heel veel onduidelijk, dus er zijn veel vragen aan mij gesteld die wij ook aan de Commissie zouden willen stellen. Wij hebben zelf ook nog niet voor 100% onze mening gevormd, dus ik zie deze sessie ook als gezamenlijke beleidsvorming.

Voordat ik inga op het sociaal pakket en op de beprijzingsvoorstellen, de twee hoofdmoten in de discussie, zal ik eerst nog een paar algemene dingen zeggen, ook over het proces. Ik weet dat er gedurende het voorzitterschap van Estland nog niet in-depth behandeld zal worden, maar bij de Transportraad op 5 december wordt wel een eerste tussenstand opgemaakt. Pas volgend jaar, bij het volgende voorzitterschap, zal er wat dieper op het pakket ingegaan worden. Dat geeft ons in ieder geval wat tijd. Dat is het eerste wat van belang is.

Dat laat onverlet dat wij er bovenop moeten zitten, want dit heeft grote gevolgen voor onze transportsector, die een heel belangrijke economische sector is voor Nederland. Het lijkt mij goed om dat in nauwe samenwerking met de Kamer te doen. Ik zal de Kamer voorafgaand aan elke Transportraad via het AO Transportraad informeren. Ik denk ook dat het belangrijk is om kort na de zomer de Tweede Kamer per brief te informeren over de eerste raads werkgroepen, die deze zomer gaan opstarten. Dan is er naar verwachting ook iets meer zicht op de toelichting van de Europese Commissie over de definities.

Dan zal er ook een eerste analyse kunnen zijn van het krachtenveld. Er werd gevraagd hoe verschillende andere landen erin staan. Bij het social package weet ik dat sommige landen de ene kant op hangen en andere landen de andere kant op. Nederland zit op een aantal punten bij de ene of de andere groep. Het is heel goed om dat te zien bij de verschillende onderwerpen, want dan kan de Kamer strategisch bekijken waar het handig is om bij aan te sluiten.

Het Estse voorzitterschap zal dus wel een tussenstand geven, maar er is nog geen diepgaande discussie. Het is lastig om in algemene zin te zeggen wat de effecten voor de sector zijn. Verschillende voorstellen van de Europese Commissie kunnen leiden tot lastenverzwaring voor bedrijven. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het voorstel over verlaging van de vergunningsgrens. Ik heb nog geen volledig beeld. Ik zal dat de komende tijd gaan vormen, om de impact van al die voorstellen te beoordelen. Ik denk dat een nieuw Europees voorstel zou moeten leiden tot verbetering en verduidelijking van de definities, tot harmonisering en tot versimpeling en vereenvoudiging van de handhaving. Er zijn diverse interpretaties van de regels die we nu kennen. Deze zijn moeilijk te handhaven en worden door verschillende landen verschillend toegepast. Het allerbelangrijkste voor mij is niet zozeer dat er allerlei nieuwe regels komen alswel het beter definiëren en harmoniseren van de bestaande regels, vooral wat betreft handhaving. Ik zal voor het eind van het jaar een impactassessment maken voor Nederland, voor de gehele sector. Dan

heeft de Kamer een beeld van de impact van de voorstellen op al die punten.

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

Ik ben blij om te horen van de Minister dat er nog zoveel dingen onduidelijk zijn en dat het nog maar de vraag is wat voor consequenties dat gaat hebben voor onze transportsector. Is de Minister het met ons eens dat Nederland aan Europa duidelijk moet maken dat wij voorlopig helemaal niets gaan doen, dat wij ons dit soort plannen niet laten opleggen door Europa zolang zij niet duidelijk zijn?

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

Nee, dat ben ik niet met de heer Van Aalst eens. Hij heeft inderdaad opgeroepen om maar meteen tegen het hele pakket te stemmen, maar ik wil per voorstel een gedegen behandeling, omdat ik verschillende kanttekeningen heb bij de voorstellen die er liggen. Er kunnen ook heel veel kansen in zitten. We hebben in het verleden veel geklaagd, onder andere dat de handhaving van de rij- en rusttijden zo divers is in verschillende landen. In Nederland wordt men totaal anders behandeld als de tachograaf wordt uitgelezen dan in Frankrijk, bijvoorbeeld. Ik ben daarvoor regelmatig de barricade opgegaan en ik vind ook dat wij dat soort dingen in Europees verband moeten gaan regelen, dus er zitten elementen in die kansrijk zijn. Er zitten ook dreigingen in, want dat heb je altijd met dit soort voorstellen die heel Europa tevreden moeten stellen. Wij moeten bekijken wat wij wel of niet willen en daar zo helder en duidelijk mogelijk over zijn, maar als wij bij voorbaat tegen het hele pakket stemmen, zou dat betekenen dat ik nergens aan tafel zit en dat lijkt mij onverstandig.

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

Nou ja, niet aan tafel zitten, het lijkt mij in ieder geval handig dat de Minister duidelijk laat weten dat dit pakket voor Nederland niet goed is. Er is nog zoveel onduidelijk. De Minister heeft volgens mij ook net gezegd dat allerlei dingen nog uitgewerkt moeten worden. Zolang deze nog niet op tafel liggen, kan de Minister wat mij betreft aan tafel blijven zitten, maar ook gewoon zeggen dat dit niet deugt voor Nederland.

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

In het diplomatieke verkeer noemen we dat altijd een beetje anders. Dan zeggen we dat het zeer interessant is wat de Commissie heeft gemaakt, maar dat wij toch nog een aantal vragen hebben over definiëring, handhaving en harmonisering en dat Nederland ook ideeën heeft over hoe je dat beter en anders zou kunnen aanpakken. Volgens mij is het veel constructiever om met elkaar te bekijken wat we wel of niet willen. In deze commissie wordt daar ook al verschillend over gedacht, politiek gezien, en dat zal altijd zo zijn. Waar zijn meerderheden op te krijgen en waar gaan we dan met elkaar op inzetten? Hoe proberen we ook andere landen zover te krijgen om dat te doen? Ik heb met een aantal landen opgetrokken bij het sociaal pakket en ik trek met andere landen op bij beprijzing. We hebben zo verschillende coalities.

Laat ik allereerst ingaan op het social package. Het sociale pakket wordt in Europa behandeld in een andere raad, en daar is het transportdeel uitgelaten. Ik weet niet waarom dat in het verleden zo is geregeld, want het is een beetje gek dat je niet een vergelijking kunt maken met andere activiteiten, waar Minister Asscher op een ander vlak mee bezig is. Maar goed, het is toch van belang om er zo veel mogelijk de lijnen tussen te blijven zien. Er zitten een aantal voorstellen in waar wij blij mee zijn of die ons zorgen baren. Laat ik heel helder zijn: het sociaal pakket gaat vaak over de bescherming van de chauffeur. Ik vind het heel belangrijk dat de chauffeurs beter beschermd worden, maar ik vind ook dat het niet alleen

maar kan gaan om onze eigen chauffeurs, en dat zeg ik regelmatig in Europa. Als je in Europa een voorstel maakt, moet het gaan om alle chauffeurs. Het mag niet zo zijn dat een sociaal pakket misbruikt wordt, om zo te zeggen, om de eigen sector te beschermen. Dat zie ik wel veel gebeuren in de landen om ons heen.

De voorzitter:

Dit is uw laatste interruptie, mijnheer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik vind dit zo'n belangrijk punt dat ik deze toch plaats. Ik vind het prima dat de Minister aangeeft dat we niet alleen voor onze eigen chauffeurs kunnen pleiten, maar dan moet ze ook constateren dat dit plan gewoon niet deugt, want het maakt voor de Oost-Europeanen het onderscheid en daardoor worden onze mensen de dupe. Als je kijkt naar wat Slovenië doet, zou Onze Minister wel wat harder op tafel mogen slaan in Europa.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben het daar niet helemaal mee eens, want er zitten ook een aantal constructies in, na een goede lobby door een aantal West-Europese landen, om juist de eigen markt te beschermen. Er zal een beetje van het een en een beetje van het ander inzitten. Voor ons is essentieel om te bekijken of klip-en-klaar is wat de betekenis is van wat er afgesproken wordt.

Volledige harmonisering is onmogelijk zolang je een enorm verschil hebt in lonen. Men kan zich voorstellen dat de lonen in Roemenië of Bulgarije niet zodanig omhoog kunnen dat zij op hetzelfde niveau komen als de lonen in onze landen. Andersom vinden wij het ook niet wenselijk dat de lonen in ons land zodanig naar beneden gaan dat zij harmoniseren met de lonen in die landen, dus er moet altijd een vorm van bescherming in blijven zitten. Hoe je die het beste vorm kunt geven, dat is de essentie van de discussie die we de komende maanden met elkaar moeten voeren. De Detacheringsrichtlijn speelt hierbij een heel belangrijke rol. Op dit moment is niet duidelijk wanneer er bij transport sprake is van detachering. De Detacheringsrichtlijn staat ook op de agenda bij dat andere sociaal pakket, dat over alle andere terreinen gaat. In dit geval heeft de Europese Commissie geprobeerd om wat meer duidelijkheid te scheppen, maar ik vind nog steeds dat dit niet duidelijk genoeg is. Dat zou voor mij het eerste punt zijn waarover ik met de Commissie in gesprek wil gaan. Zij wil nadere regels stellen met betrekking tot de Detacheringsrichtlijn en meer duidelijkheid scheppen voor de sector van het wegtransport, maar tegelijkertijd zie ik dat dit in dit voorstel slechts ten dele het geval is, want er is bij internationaal transport niet altijd sprake van detachering. Wanneer wel en wanneer niet?

Overigens ben ik van mening, en daarover heb ik uitgebreid gesproken met mijn collega van SZW, dat de Detacheringsrichtlijn van toepassing moet zijn op de transportsector, met uitzondering van het transitvervoer. Stel dat iemand in Polen een ijskast naar Nederland moet brengen en hij rijdt met zijn vrachtauto via Duitsland naar Nederland en via België weer terug; ik zeg maar wat. Dan is het heel complex als hij de ene dag betaald moet worden in Poolse munten, de volgende dag in Duits geld, de volgende dag in Nederlands geld en op de terugweg weer in een Belgisch salaris. Dat zou nogal wat administratieve rompslomp zijn.

Tegelijkertijd heb ik afgesproken met mijn collega van SZW dat we, als we dat vinden, moeten bekijken hoe we voorkomen dat er misbruik gemaakt kan worden van deze situatie, doordat mensen zeggen dat het transitverkeer is, terwijl zij eigenlijk proberen om op een andere manier de regels te omzeilen. Daar zitten nog te veel hiaten in het voorstel van de Commissie en daarover wil ik meer duidelijkheid.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een vraag over wat de Minister nu zegt. Het principe van gelijk werk, gelijke loonkosten, klinkt de SP als muziek in de oren. Daar pleiten wij al jaren voor. Volgens mij is er recent nog een motie aangenomen van Gijs van Dijk en Jasper van Dijk, om voor gelijk loon voor gelijk werk te gaan. In dat kader vraag ik hoe de Minister dit met de Minister van Sociale Zaken in Europa aan de man wil brengen en ervoor wil zorgen dat dit ook gaat werken. Zij stelde eigenlijk dezelfde vraag als ik wilde stellen. Er zijn zo veel hiaten, zo veel verschillen, zo veel belangen, maar gelijk loon voor gelijk werk is ontzettend belangrijk. Hoe gaan we dat voor elkaar krijgen?

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

Dat is inderdaad een heel open vraag, want er zijn natuurlijk duizenden vormen en mogelijkheden om dat te regelen. Ik vind het belangrijk dat iemand die hier gedetacheerd wordt, ook gewoon betaald krijgt conform Nederlands loon. Ik sprak over de situatie van internationaal wegvervoer, waarbij je van land A naar B gaat, maar misschien is de binnenvaart een beter voorbeeld, want daarin gaat alles nog veel langzamer, dus dan ben je zo over je drie of vijf dagen heen. Dan moet je niet in elk land dat je passeert, een ander inkomen hebben. Dat zou tot ongelofelijke administratieve rompslomp leiden. Het belangrijkste is om de definities zo duidelijk te maken dat je heel goed kunt zeggen wanneer iemand fulltime of parttime aan het werk is; wanneer is het transitvervoer; wat voor soort misbruik voorzien wij en hoe zou je dat kunnen dichtregelen. Volgens mij zouden we het de komende maanden daarover moeten hebben. Ik vind dat nu nog te open. In een bepaald land zeg ik ja, als het gaat om gelijk loon voor gelijk werk, maar in heel Europa zeg ik nee, want dat gaat nog niet, maar dat vraagt de heer Laçin ook niet.

De **voorzitter**:

De vraag is toereikend beantwoord, dus de Minister vervolgt haar betoog.

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

Ik heb hierover nog een heleboel vragen, dus er komt nog genoeg. Mevrouw Visser zei ook dat er nog heel veel onduidelijkheid is, bijvoorbeeld over de voorstellen rond cabotage, detachering, het huren van voertuigen, wat is de samenhang. Ik heb al gezegd dat een aantal zaken nog niet duidelijk zijn. Ik heb detachering genoemd. Ik denk dat de cabotageregels niet goed gaan uitpakken voor Nederland. Dat kan mogelijk grote consequenties hebben. We moeten opnieuw spreken met de Commissie over wat daarmee beoogd wordt en waarom zij dat wil doen. Wat betreft detachering zal ik de Commissie expliciet vragen naar de toepassing op internationaal transport. Ik zal ook de samenhang tussen de dingen expliciet aan de orde stellen. De handhaving lijkt niet zo gemakkelijk, mede door de samenhang tussen de voorstellen voor cabotage aan de ene kant en het huren van voertuigen aan de andere kant. Dat is ongelofelijk lastig om op te handhaven. Ik zal straks wat dieper ingaan op het voorstel over het overnachten in de cabines, maar dat is ook zo'n voorbeeld waarbij het moeilijk is om te handhaven. Je moet ongeveer 45 uur naast een cabine van een vrachtwagenchauffeur gaan staan om te zien of die daar werkelijk overnacht heeft of niet. Dat is natuurlijk heel complex.

Ik heb het net gehad over de definitie van detachering. Vind ik dat deze voorstellen bijdragen aan de versterking van de interne markt en verbetering van de positie van de chauffeur? Ik vind dat de voorstellen zeker bijdragen aan de versterking van de interne markt en van de positie van de chauffeur, op onderdelen. Een voorbeeld is de aanpak van postbusbedrijven. Deze is heel belangrijk om die positie te verbeteren. Dat betekent dat er meer helderheid komt over waar iemand ingeschreven is en of het niet gaat om een soort spookbedrijf dat zogenaamd in één land

gevestigd is, maar dat chauffeurs en apparatuur uit andere landen gebruikt. Ik ben er dus zeker van overtuigd dat er op onderdelen voordelen in zitten. Daarom zou ik nooit tegen het hele pakket willen zijn, maar op het punt van het totaalpakket ben ik nog niet overtuigd. Ik zei al dat cabotage wat mij betreft te ver gaat. De bescherming van de werknemer moet een duidelijkere positie in het pakket krijgen. Ook zijn niet alleen de effecten op de totstandkoming van de interne markt binnen Europa van belang, want uiteindelijk moet natuurlijk ook heel goed naar de consequenties voor het Nederlandse bedrijfsleven worden gekeken. Ik vind dat je altijd naar het totaal moet kijken en weer terug, om te zien wat het effect is.

De voorzitter:

De heer Van Dijk heeft een vraag, maar we laten de Minister even de beantwoording vervolgen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wie weet komt nu het antwoord op die vraag; dat zou weer een vraag schelen. Anders komt die vraag straks vanzelf.

De heer Van Dijk vroeg of er al nagedacht kan worden over de handhaving van het verbod op het verblijf in de vrachtwagencabine, vooruitlopend op de uitspraak van het Europees Hof en de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie. Mijn inspectie heeft inmiddels contact gehad met de inspectiediensten in andere lidstaten. De meeste lidstaten, zelfs landen die een verbod kennen, geven eigenlijk aan dat handhaving heel slecht uitvoerbaar is. De uitdaging ligt vooral bij de bewijsvinding: is een chauffeur tijdens de wekelijkse rust elders geweest? Dat maakt het gewoon heel complex. Ik heb zelf de volgende mening over het slapen in cabines. Ik denk dat het slapen in cabines prima kan. We zien ook dat vrachtwagenbedrijven heel goed geïnvesteerd hebben in cabines waarin je kunt slapen. Mensen vinden het ook fijn om bij hun lading te blijven, maar tegelijkertijd zie ik dat hier in verschillende landen om ons heen verschillend over gedacht wordt en dat die verschillen alleen maar toenemen. De Commissie heeft nu voorgesteld om dit uiteindelijk te verbieden. Wij zijn weliswaar in afwachting van de uitspraak van het Europees Hof, maar de Commissie sorteert dus al voor op een verbod. Frankrijk had dit al verboden. Duitsland gaat dit verbieden. Denemarken is van plan om dit te gaan verbieden. Dan wordt het voor mij anders. Ik kan misschien wel vinden dat het moet kunnen als je maar goede omstandigheden hebt, dus goede voorzieningen zoals douches en een goede plek om te eten – dan kan het best aantrekkelijk zijn om bij je eigen lading te blijven – maar als dit in de landen om ons heen niet gebeurt, voel ik er helemaal niet voor om dit in Nederland wel toe te staan. De heer Van Helvert noemde dit «cabinetoerisme». Zo noem ik het ook; je moet geen cabinetoerisme krijgen in die zin dat iedereen denkt: als we net even de grens overgaan, kunnen we de vrachtwagen bij Nederland stallen. Daar moet ik gewoon niet aan denken en dat vind ik ook niet goed. Ik heb mijn collega van SZW daarover gesproken. Ik heb gezegd dat ik denk dat het een aflopende zaak is dat wij ervoor kunnen blijven pleiten dat dit bij goede omstandigheden wel moet kunnen. We zullen dus langzaam bewegen in de richting van dat verbod. Zo heb ik dat ook opgenomen in het voorstel.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik ben blij dat de Minister dit zegt, want ik heb hier onlangs schriftelijke vragen over gesteld en ik vond dat de Minister nog niet zo duidelijk aangaf dat we misschien moeten gaan nadenken als het op andere plekken anders is. Je kunt heel goed zien of iemand in zijn cabine heeft overnacht: als men niet op een plek staat waar men mag overnachten, ligt er 's morgens een hoopje poep met wc-papier naast de vrachtwagen.

Daar kun je dat goed aan zien. Dat is de overlast die aan de oost- en zuidgrens wordt ervaren: in woonwijken of op bedrijventerreinen staan vrachtwagens met ernaast een hoopje rommel van wat er gegeten en gedronken is en met een hoopje poep van wat oorspronkelijk in de verpakking van dat eten en drinken zat. Dat is gewoon buitengewoon onwenselijk en vervelend. Dat wil zeggen dat we gewoon niet de voorzieningen hebben voor de hoeveelheid vrachtwagens waarin men verblijft. Die voorzieningen moeten dus als de wiedeweerga enorm opgeschroefd worden. Dat gaan we volgens mij niet doen; daar zal het geld voor ontbreken. Als die voorzieningen er niet zijn, zullen wij dit moeten verbieden. Kan de Minister nog even reflecteren op die noodzaak?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ben blij met de praktische tips van de heer Van Helvert, maar het kan dan nog steeds best zo zijn dat iemand toch tijdelijk uit zijn cabine is geweest en dat het daarom niet geldt als weekendrust, hoewel hij misschien dingen achterlaat naast de cabine. Voor mij was van belang dat er de afgelopen jaren veel geïnvesteerd was in het overnachten in cabines, omdat onze chauffeurs, de Nederlandse chauffeurs, ook aangaven dat zij het prettig vonden om in de buurt van hun lading te kunnen blijven. Dat is natuurlijk een totaal ander verhaal dan een chauffeur uit Oost-Europa – dat noemen we altijd en laten we dat ook nu maar doen, want daar zijn de meeste facts en figures over – die niet genoeg geld van zijn baas heeft gekregen om ergens fatsoenlijk te kunnen overnachten en douchen. Dat vind ik een probleem. We hebben op rijksniveau al jarenlang de afspraak dat je langs de rijksnelwegen kort mag parkeren en dat de overnachtingen op het onderliggende wegennet moeten plaatsvinden. Ik heb volgens mij al een jaar of een halfjaar geleden met mijn mensen besproken of we het langs het rijksnelwegennet toch niet anders moesten gaan doen door daar meer faciliteiten te creëren. Je wilt immers niet dat dit ergens op het onderliggend wegennet in gemeenten tot grote problemen gaat leiden. So far, so good, maar ik hoor ook wat mijn collega's in Duitsland, Frankrijk en België – België vergat ik zojuist te noemen – maar ook in Denemarken zeggen. Denemarken wil eigenlijk bijna alle parkeerplaatsen langs de snelweg sluiten, want «dan komen ze niet meer». Ik denk dat ze dan nog steeds komen, maar dat ze dan gaan staan op plekken waar je hen niet wilt hebben. Dan is het natuurlijk de vraag of wij hier een heel park met faciliteiten moeten aanleggen. Uiteindelijk is de chauffeur wel de dupe van dit hele spel. Het is een landenspel over wie het probleem niet moet hebben, maar de chauffeur is de dupe. Ik vind het dus echt een kwalijke zaak dat het niet zo kan. Tegelijkertijd zal ik gewoon meewerken. Ik vraag altijd om harmonisering en duidelijkheid. Als er één verbod is, zal ik dus meewerken aan het handhaven daarvan, maar ik vind het wel zonde dat het uiteindelijk zo gelopen is.

De voorzitter:

De heer Van Helvert heeft geen behoefte om een vervolgvraag te stellen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik wil even terug naar het eerste, wat algemenere punt: in hoeverre is dit een minimum? Dat staat even los van de uitkomst, want de Minister geeft duidelijk aan dat dit een begin is en dat de onderhandelingen nog moeten worden gevoerd. Het is ook duidelijk dat het kabinet een standpunt aan het innemen is, maar wat is de status? Als dit uiteindelijk tot een pakket leidt, is dit dan alles of mag je dan in je eigen land ook nog aanvullende maatregelen nemen, zoals dat nu gebeurt door de transportsector in Nederland?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik gooide deze vraag even in de groep, zoals u zag. Ik kan daar nu nog geen antwoord op geven. Misschien kan ik dat in de tweede termijn doen. Het zou ook kunnen dat dat gewoon nog niet duidelijk is in het pakket. Dit is natuurlijk nog een eerste voorstel. Een van de dingen die je volgens mij altijd moet vragen, is ruimte om verstandige besluiten te nemen als je als land vindt dat iets op een andere manier moet, maar dan moet je ook bekijken wat dat precies behelst. We hebben immers ook gezien dat Frankrijk soms ruimte nam die wij zeer onwenselijk vonden. Ik moet hier dus even naar zoeken. Misschien kom ik daar in de tweede termijn op terug en misschien is dit gewoon een onderdeel van de inbreng die wij zullen hebben: wat wordt dan het individuele recht van landen om aanvullende maatregelen te nemen? Is dit het minimumpakket? Nee, helemaal niet. Het kan meer worden en het kan minder worden. Dat hangt natuurlijk totaal af van de onderhandelingen tussen al die landen die hierbij betrokken zijn.

De heer Van Dijk vroeg of cabotage pas na terugkeer naar het thuisland weer mag plaatsvinden. Ik denk dat de verplichting om terug te keren naar het thuisland onevenredige consequenties zou hebben voor de zogenoemde perifere landen. De mensen uit die landen zouden immers enorme afstanden moeten gaan afleggen om dat te doen. Zo'n verplichting staat ook haaks op het streven om leeg rijden zo veel mogelijk te voorkomen. Leeg rijden is bedrijfs- en milieutechnisch niet heel wenselijk. Het voorstel met betrekking tot cabotage is dat alle Nederlandse regels in het kader van de Detacheringsrichtlijn, bijvoorbeeld het minimumloon, vanaf dag één van toepassing zijn. Ik denk dat het belangrijker is om dat te regelen dan dat je zo'n terugkeerverplichting erin hebt zitten.

Als ik voldoende antwoord heb gegeven op de vragen over het sociaal pakket, wil ik overgaan naar het beprijzingspakket. Daarna heb ik nog twee losse vragen over de pakketdiensten en de verruiming van de huur van voertuigen.

De voorzitter:

Er is een vraag van mevrouw Visser.

Mevrouw Visser (VVD):

Dit is geen interruptie, maar in relatie tot het sociale pakket heb ik wel een vraag gesteld over de handhaving en de verplichting en de bevoegdheden van de Commissie. Daar zou ik graag antwoord op willen krijgen.

De voorzitter:

De Minister zal zo ingaan op de handhaving.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb aangegeven dat er nog heel veel onduidelijk is, ook over de handhaving die op het punt van het sociaal pakket wordt voorgesteld door de Commissie. Ik heb al aangegeven dat het in ieder geval niet makkelijker wordt, bijvoorbeeld doordat er een samenloop is tussen cabotage en het huren van voertuigen. Ik heb ook gezien dat de Commissie wil inzetten op handhaving van een percentage. Ik vind dat zelf altijd erg onwenselijk. Ik vind dat je moet handhaven op risico en niet op percentages. Mevrouw Visser legde ook een link met de bevoegdheden.

Mevrouw Visser (VVD):

Ter verduidelijking: het klopt dat de Commissie dat zegt, maar zij geeft in het voorstel ook aan dat elke wijziging van het nationale sanctiestelsel straks aan de Europese Commissie moet worden voorgelegd. Dat vind ik een vrij verregaande inperking van de autonomie met betrekking tot de wijze waarop wij onze handhaving willen doen, met welke instrumenten en met welke wetgeving. Het kan toch niet zo zijn dat wij, voordat wij dat

willen gaan doen, eerst toestemming aan Europa moeten vragen of dat überhaupt kan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat ben ik 100% met mevrouw Visser eens. Daar hoef ik me niet eens verder in te verdiepen, want ik vind dat wij dat gewoon zelf moeten kunnen beoordelen en zelf moeten kunnen invullen. Wij hebben al een allereerste korte discussie gehad toen dit gepresenteerd werd. Toen heb ik de Commissie ook al bij voorbaat op allerlei vlakken aangegeven dat er op het punt van de invulling van bevoegdheden en dergelijke heel veel ruimte moet blijven liggen bij de nationale lidstaten, omdat je ook rekening moet kunnen houden met jouw specifieke situaties. Misschien is het goed om dit ook bij het beprijzingspakket aan de orde te hebben, want ook daar speelt dit sterk. Daar zijn een aantal vragen over gesteld, onder anderen door mevrouw Visser. Zij vroeg hoever de Commissie kan gaan als er zo'n voorstel zou komen. Mag de Commissie uiteindelijk ook sturen op de wijze waarop je infra aanlegt of wegenbelasting heft? Wij zijn tegen een jaarlijkse uitgebreide rapportageplicht. Ik vind het niet zinvol om dat te doen en ik wil ook niet dat dit uiteindelijk tot uitbreiding van bevoegdheden van Europa gaat leiden. Ik vind ook niet dat lidstaten gedwongen moeten worden om op deze wijze gedetailleerde verantwoording af te leggen. Natuurlijk wordt het zo voor Europa makkelijker om te controleren of lidstaten zich houden aan allerlei verplichtingen uit de richtlijn, maar daar zijn wij niet voor.

Het voorstel ziet ook toe op het oormerken van opbrengsten uit de congestieheffing. Ik heb al aangegeven dat wij daar ook niet voor zijn, omdat we vinden dat we dat zelf moeten kunnen bepalen. Er wordt nu gesproken over een wegbeprijzingssysteem op basis van kilometers en dat wordt dan gelinkt aan milieuvraagstukken, maar bijvoorbeeld het Duitse voorstel is echt alleen ingegeven door achterstallig onderhoud van de infrastructuur. Daar hebben wij in Nederland nou juist een heel andere methode voor, namelijk een blauwe envelop. Via die blauwe envelop wordt ons Infrastructuurfonds gevoed. Daarmee hebben we een heel stabiel investeringsregime. Ik moet zeggen dat ik er heel blij mee ben dat het op die manier gebeurt en niet via zo'n beprijzingssysteem. Even los van de vraag of je politiek gezien wel of niet voor beprijzing bent, vind ik het in ieder geval wel belangrijk dat er in Europa één soort communicatiesysteem komt, zodat beprijzingsvormen die door landen worden ingevoerd, enigszins interoperabel zijn. Dan hoeven de mensen in onze vrachtauto's niet in ieder land een ander vignet of een ander kastje in de auto te plaatsen. Maar ik ben er geen voorstander van dat Europa bepaalt óf beprijzingssystemen worden ingevoerd en welke vormen die dan hebben. Je kunt dus wel iets zeggen over de systeeminteroperabiliteit maar niet over de vraag of het is georiënteerd op CO₂, kilometers of wat dan ook. Ik vind ook niet dat Europa iets te zeggen heeft over de opbrengst ervan. De keuze om wegbeprijzing en dus ook een kilometerheffing in te voeren, moet dus een nationale keuze blijven. Het voorstel geeft aan dat het vignet moet worden afgeschaft en niet meer als instrument mag worden ingezet. Daar hebben we natuurlijk al een discussie over, want daarmee wordt de instrumentkeuze al beperkt. Wij kennen een Eurovignet voor zware vrachtauto's en hebben tunnels waar we tol voor heffen. Wij vinden dat dat niet beperkt moet worden en dat dit een nationale bevoegdheid is. Wij zijn ook tegen de differentiatie op basis van de CO₂-uitstoot. Ook dat moet een nationale bevoegdheid blijven.

De heer Jetten (D66):

Kan de Minister bevestigen dat het in deze voorstellen van de Europese Commissie ook een nationale keuze blijft om wel of niet wegbeprijzing in te voeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Of ik kan bevestigen dat het zo blijft?

De heer **Jetten** (D66):
Ja.

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

Dat is wat wij als uitgangspunt zullen inbrengen. De Commissie zegt nu niet dat het een Europese keuze zal worden, maar ik denk wel dat het heel belangrijk is om van tevoren heel duidelijk je grenzen te trekken. Als je dat niet doet, hebben we, voordat je het weet, eerst een systeem waarmee we interoperabel zijn en is het volgende stapje natuurlijk snel gemaakt. Ik denk zelf dat het systeem van beprijzing achterhaald zal worden door nieuwe technologieën, waarmee de milieuvraagstukken veel beter kunnen worden opgelost dan met zo'n beprijzingssysteem. Maar goed, dat is een politieke invulling daarvan. De Commissie beweert weliswaar niet dat het een Europese verantwoordelijkheid moet worden, maar ik vind dat wij daar duidelijke grenzen in moeten stellen.

De heer **Jetten** (D66):

Ik vind deze formulering al een stuk beter. In eerste instantie suggereerde de Minister volgens mij dat Europa dit wel wil gaan opleggen aan nationale lidstaten. Haar antwoord op mijn vraag is denk ik stukken beter. Het lijkt mij goed om die lijn aan te houden, om ook hier in Nederland een zuiver debat te voeren. In haar tweede beantwoording zegt de Minister dat de techniek uiteindelijk de CO₂-problematiek gaat oplossen. Natuurlijk, bronbeleid en andere voertuigen zijn de enige manier om van het CO₂-vraagstuk af te komen, maar is de Minister met mij van mening dat wij, juist door wegbeprijzing te koppelen aan de CO₂-uitstoot, een enorme boost zullen geven aan de automobiellindustrie om voertuigen veel schoner te maken, in een veel hoger tempo dan zij nu doet?

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

Nee, ik denk dat de discussie die wij nu voeren, namelijk bronbeleid via de toelatingseisen, een heel snelle is. Dat zie je ook als je kijkt naar andere stoffen, stikstof en fijnstof, waar wij de afgelopen jaren op gestuurd hebben. De uitstoot daarvan is gigantisch snel omlaaggegaan en nauwelijks meer een probleem. CO₂ is dat nog wel. Dat komt ook doordat die stoffen vaak met elkaar concurreren. Dus moeten wij weer op een nieuwe manier kijken. Het gaat echter niet alleen om de technologie, in de zin van: hoe ziet die auto er nu uit of wat voor type auto gebruik je? Als je kijkt naar autonoom rijden, zul je zien dat je minder brandstof verbruikt, omdat je dichter op elkaar rijdt: minder gasgeven en minder remmen, al dat soort zaken. Ik noem ook truck platooning, dat heeft een gigantisch brandstofeffect. Ook daar zitten veel kansen en voordelen in. Er wordt natuurlijk al over heel nieuwe en andere vormen van vervoer gesproken. Voor iedereen die bezig is om nu ingewikkelde systemen op te zetten: vaak is nog niet eens het technische systeem voor beprijzing de allergrootste uitdaging, maar de vraag hoe je een en ander via de belasting compenseert om er een neutraal systeem van te maken. Hoe voorkom je dan weer dat ze in Europa zeggen dat het een discriminerend systeem is? Er zit heel veel complexiteit aan. Volgens mij hebben wij genoeg andere interessante dingen die ons kunnen helpen om het CO₂-vraagstuk op te lossen. Ik zou mij dus niet willen committeren aan één vorm. Volgens mij is D66 altijd voor innovatie en weet men dat het heel belangrijk is om niet te kiezen voor een systeem maar voor een doel, en het systeem open te laten. Dat zou ik dus ook in dit geval willen doen. Ik vind het dus ook ongewenst om nu voor alle voertuigcategorieën CO₂ als grondslag voor tarieven voor te schrijven. Per voertuigcategorie moet je afwegen in hoeverre een Europees verplichtend karakter gewenst is, bijvoorbeeld uit

oogpunt van een gelijk speelveld. Er zijn, zoals ik al zei, meerdere manieren om die doelstelling van CO₂-reductie te behalen. Lidstaten zijn heel goed in staat om zelf te bepalen hoe je dat het beste kunt doen. Als je bij kleinschalige heffingen – denk aan een tolbrug – aan differentiatie op basis van de CO₂-uitstoot moet gaan doen, kan dat zelfs contraproductief werken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Minister geeft aan dat het niet zinnig is om allemaal ingewikkelde systemen te gaan optuigen, maar volgens mij is juist de aard van het voorstel om van een complexe situatie met een heleboel verschillende systemen naar een simpeler en eenduidiger, dat wil zeggen geharmoniseerd systeem te gaan. Het is dus de bedoeling om het juist niet ingewikkelder te maken. Ik wijs op de context van het klimaatakkoord en op de Europese commitments voor CO₂-reductie. Hoe verwacht de Minister de CO₂-uitstoot in de vervoersector te gaan terugdringen als wij niet in Europa een eenduidig geharmoniseerd systeem doorvoeren om de CO₂-uitstoot echt te verminderen, met als uitgangspunt «de vervuiler betaalt»?

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

Ik heb zonet geprobeerd om daar iets over te zeggen. Ik besef dat dit een heel politieke discussie is en ook een kwestie van geloof in wat de technologie in de toekomst doet. Ik denk zelf dat de beprijzingssystemen zoals ze nu nog door de landen worden ingezet, een beetje ouderwets zijn, omdat ze snel zullen worden ingehaald door de voordelen die nieuwe technologieën kunnen bieden om CO₂-uitstoot te reduceren. Ik noem het inzetten van een ander type voertuigen, bijvoorbeeld elektrische auto's. Dan heeft een beprijzingssysteem op basis van CO₂ al geen zin meer. Of het nu gaat om de eisen die je aan de voorkant stelt aan de uitstoot van auto's en aan hoe ze rijden of om zuiniger, beter en slimmer rijden op basis van autonoom rijden: al die elementen gaan de komende jaren een groot effect hebben. Of wij onze doelstellingen halen of niet, zullen wij steeds monitoren. Soms kan het zijn dat je zegt: ik moet toch nog extra dingen bedenken. Ook dan heb je binnen beprijzing verschillende varianten. Ik heb er bij het Beter Benutten-pakket altijd voor gekozen om te beprijzen door te belonen, door automobilisten te betalen om uit de spits te blijven, in plaats van ze te straffen. Ook dat had een doorwerkend effect. Je hebt dus gewoon verschillende mogelijkheden. Ik denk niet dat betalen voor gebruik de enige wijze is om de vraagstukken die wij hebben, aan te pakken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Vervoer valt op dit moment niet onder het ETS. U zegt dat het niet de enige manier is, maar u erkent wel dat kilometerbeprijzing een effectief instrument is om CO₂-reductie te creëren in de vervoersector.

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

Beprijzing is ook een instrument. U vraagt mij wat ik zelf aantrekkelijk vind en waar ik in geloof. In Nederland kost het je gewoon al twee kabinetten voordat je een goed systeem hebt ingevoerd. Waarom zou je je niet op andere dingen gaan richten in plaats van hierop? Wat Europa voorstelt is niet dat alle landen een beprijzingssysteem gaan invoeren. Wat Europa voorstelt, is één communicatiesysteem dat interoperabel is, zodat de beprijzingssystemen, als je die hebt, met elkaar in overeenstemming zijn, en je het vrij vervoer van goederen en het vrij vervoer van mensen vergemakkelijkt, wat natuurlijk een doelstelling is van de Europese Unie. Daar ben ik een groot voorstander van. Vervolgens is de vraag hoe de Europese Unie dat gaat invullen op een zodanige wijze dat er geen bevoegdheden van Nederland worden overgenomen die wij niet kwijt

willen, en op een zodanige wijze dat beprijzing niet automatisch de «next step» zal zijn. U ziet hoeveel gedoe er al is tussen verschillende landen over de invoering van beprijzing, zoals wij met Duitsland hebben gehad. Maar ook Oostenrijk stond tegenover Duitsland, terwijl ook Oostenrijk zijn vormen van beprijzing kent. Oostenrijk verzet zich misschien nog wel meer dan Nederland tegen de Duitse beprijzing. Op dit moment leidt dat niet tot Europese eenwording, om het maar zo te zeggen, maar eerder tot een uiteenvallen. Wat de Commissie nu voorstelt is heel ingewikkeld, namelijk dat lidstaten op basis van CO₂ moeten gaan sturen. Het is een combi van doel, opbrengst, rapportages en differentiatie. Dat baart mij zorgen. ik vind dat lidstaten dit zelf moeten kunnen doen.

Mevrouw Kröger vroeg of ik mij hard kan maken voor één informatie-systeem en voor een soort tachograaf plus. Ik ben voor slimme systemen met zo weinig mogelijk lasten. Het voorstel voorziet in de mogelijkheid hiertoe. On-board units mogen gebruikmaken van elementen van andere hardware en software die in het voertuig aanwezig is. Andersom kent de aanstaande slimme tachograaf een nieuwe functionaliteit, waardoor de integratie met on-board units technisch ook mogelijk wordt. Deze toepassing is optioneel voor de vervoerder, dus het is uiteindelijk aan de markt of dit wordt aangeboden of niet.

Mevrouw Kröger vroeg ook of de landcode met de analoge, digitale en slimme tachograaf op afstand wordt geregistreerd. Dat is alleen maar mogelijk bij de slimme tachograaf, vanwege het toegevoegde Global Navigation Satellite System. De analoge en de huidige digitale tachograaf kennen die mogelijkheid niet. Er is wel automatische positiebepaling mogelijk, maar die moet door de chauffeur met een druk op de knop op de tachograaf worden geregistreerd. U ziet al, dat is dan best gevoelig. Op dit moment is niet voorzien in een functionaliteit om de locatie in de tachograaf op afstand automatisch te registreren.

De heer Van Helvert vroeg of het voorstel Nederland verplicht om automatisch tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens over te gaan, zoals onze buurlanden hebben gedaan. Nee, het blijft een nationale keuze, maar volgens het voorstel moet het vignet worden afgeschaft en mag een lidstaat dat niet meer als instrument inzetten, zoals ik net al zei. Dat betekent ook de afschaffing van het huidige eurovignet voor vracht boven 12 ton. Dit betekent dat Nederland vanaf 2023 circa 200 miljoen per jaar zal mislopen. Daarmee wordt de instrumentkeuze beperkt. Ik was daar al geen voorstander van. Ik vind dat de Commissie dit niet van ons moet vragen. De keuze van het instrument dat voor beprijzing wordt ingezet, mag niet worden beperkt en moet een nationale bevoegdheid blijven. Als het voorstel wordt gesteund door een meerderheid, heeft dat wel effect voor ons en zullen wij ons moeten beraden op de vraag of wij op een andere manier dat budget willen binnenkrijgen of niet. Het leidt dus niet automatisch tot een beprijzings-systeem voor vrachtauto's, maar er zit zeker een risico in.

Het CDA heeft ook gevraagd naar de Westerscheldetunnel en de Kiltunnel. Ik heb daar zojuist al iets over gezegd. Ook het afschaffen van het Eurovignet kan een issue zijn. Wij moeten dan ook kijken naar de tariefstructuur van de Blankenburgtunnel en ViA15. Er is alle reden om ons te verzetten tegen de beperking van het instrumentarium.

Er is ook een vraag gesteld over cabotage. Volgens mij hoorde die nog bij het vorige stuk. De Europese Commissie stelt dat er met het voorstel geen sprake is van verdere liberalisering van de cabotage, maar ik ben het daarmee niet eens. Binnen vijf dagen kunnen er veel meer ritten worden gemaakt, zeker over korte afstanden, dan nu mogelijk is. Nu zijn maximaal drie ritten binnen zeven dagen mogelijk. Er is verder ook geen beperking gesteld aan de tijdsruimte waarbinnen die vijf dagen kunnen vallen. Wanneer er aansluitend op de vijf dagen een internationale rit plaatsvindt, is opnieuw cabotage mogelijk. Volgens mij werd dat hier in de commissie ook gezegd. Het is ook mogelijk na een internationale rit naar een

aangrenzend land. Het betekent een extra verruiming van de voorschriften. ik kan mij daar niet in vinden.

Er is niet naar gevraagd, maar wij hebben nog wat zorgen over de rij- en rusttijden. Ik heb al een paar keer chauffeurs bij mij langs gehad die zeiden: «wij worden echt helemaal gek van alle regeltjes die er zijn. Die zijn er eigenlijk om ons te beschermen, maar als wij in die vrachtwagen zitten, krijgen wij grote stress, want wij weten dat wij over een kwartier een rustplek moeten vinden voor een bepaalde tijd. Die moet er maar net zijn. Als ik die niet vind, krijg ik een boete van € 5.000. Die gaat wel naar mijn baas, maar dan wordt mijn baas weer boos op mij.» U kunt het zich helemaal voorstellen. Wat wij bedacht hadden in het kader van de veiligheid en de bescherming leidt tot hoge bloeddruk en stress. Er zitten dus wel regels in om meer flexibiliteit in de rij- en rusttijden te brengen. Aan de andere kant weten wij nog niet zeker of dat nu gaat opleveren wat wij zoeken. Dus ook op dat punt zullen wij zeker nog even samen met de sector verder moeten spitten om erachter te komen wat nu wel werkt en wat niet.

Dan kom ik op de betrouwbaarheid voor de pakketdiensten. Voorgesteld wordt, de grens te verlagen naar 0 kilogram. Die verlaging heeft grote consequenties voor de administratieve lasten van het bedrijfsleven. Stel je voor dat je voor alles een vergunning moet aanvragen. Het zou ook een groot beslag leggen op de inspectiecapaciteit. Ook personenwagens waarmee je beroepsmatig vervoer verricht moet je dan vergunningplichtig maken. Ik denk dat de voordelen van verlaging van de grens niet opwegen tegen de nadelen. Daarom ga ik de Europese Commissie om een nadere onderbouwing van het voorstel vragen. In de loop van de tijd, als wij die nadere onderbouwing hebben, zullen wij verder met elkaar moeten discussiëren over de afweging van de voor- en nadelen. Intussen wil de Europese Commissie ook voorstellen om, als die verlaging er is, de eisen weer te verlichten. De Commissie stelt dan een lagere vergunningsgrens vast, maar stelt minder eisen dan wij nu in Nederland doen. Want wij kennen al een vergunningsgrens van 500 kilogram. Ik heb het er met mijn collega van SZW over gehad en wij hebben het gevoel dat het voorstel op beide punten geen oplossing gaat bieden. Niet voor de markt, die in één keer aan veel meer vergunningen onderhevig is, en niet voor de bescherming van de chauffeurs, die met lichtere eisen te maken krijgen en dus misschien met een onwenselijk type concurrentie. Wij willen daar zeker nog extra toelichting op van de Commissie.

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

Het is goed dat de Minister zegt dat zij om een nadere onderbouwing gaat vragen. Wij pleiten juist wel voor die verlaging en zijn het dus eens met de verlaging naar 0 kilogram. Daarmee volgen wij de sector, die zich zorgen maakt over de toename van schijnzelfstandigheid. Verder noem ik diverse criminele activiteiten die juist via de lichte pakketdiensten worden ontplooid. Dat hebben wij in het verleden ook gezien. Juist een vergunningseis houdt de sector «schoon», met dezelfde vereisten, inclusief de eis van een dienstbetrekking, die ook geldt voor zwaarder vervoer. Kan de Minister daarop reageren? Het is ook een wens vanuit de sector.

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

Ik weet dat de sector daar verdeeld over is. De sector heeft verschillende gezichten. Sommigen zijn ervoor en sommigen zijn er tegen. Die wens is ooit in het verleden besproken, maar toen was er geen sprake van een verlaging van de eisen die vervolgens aan die vergunning werden gesteld. Dat is wat de Commissie ook doet. Zij zegt: we doen dan een 0 kilogram-vergunning, maar we verlagen vervolgens ook de eisen van 3.500 kilogram tot 0 kilogram. Volgens mij is de sector daar dan weer geen voorstander van. Dus uiteindelijk moet je een afweging maken. Wil je dan het huidige systeem behouden, waarin het 3.500 kilogram is en voor ons

500 kilogram, en met zwaardere eisen? Of ga je dan uiteindelijk voor de nulvariant? Ik zie bij die nulvariant toch echt het grote probleem van een enorme administratieve rompslomp. Ik weet ook niet of je schijnconstructies er echt goed mee tegen kunt gaan of dat het ook maar een soort van protectionisme is. Laten we eerst eens kijken wat de Commissie wil, maar laten we vervolgens ook met elkaar verder discussiëren over de vraag, wat dan het grootste kwaad is.

De heer Van Helvert vraagt hoe het staat met de aanbeveling van het Benelux-parlement over social dumping. Het Benelux-parlement, waarin de Kamer ook vertegenwoordigd is, heeft eind 2016 een aanbeveling geformuleerd. De regeringen van de drie Benelux-landen formuleren een gezamenlijk antwoord. Omdat het een complexe materie betreft, is dat niet eenvoudig. Omdat Nederland thans voorzitter van de Benelux is, kan ik toezeggen dat ik dit wederom onder de aandacht breng en de landen ertoe oproep om een extra inspanning te doen. Ik heb begrepen dat dit ook tijdens de Benelux-top in Schengen aan de orde is geweest.

Wat zijn de mogelijke consequenties van het voorstel voor verruiming van de mogelijkheden van gehuurde voertuigen? Het voorstel betekent een liberalisatie van de markt voor verhuurbedrijven. Dat kan een efficiënt gebruik van materieel bevorderen. Het betekent echter ook dat Nederland veel minder beperkingen kan opleggen aan het gebruik van gehuurde voertuigen en dat die voertuigen ook gebruikt mogen worden voor cabotage. Het betekent ook dat er geen directe koppeling meer hoeft te zijn tussen het kenteken van de vrachtwagen en de vestiging van het transportbedrijf. Dat kan bijvoorbeeld in het kader van cabotage weer ongewenste effecten hebben. Nederland kan dan bijvoorbeeld niet meer voorkomen dat een Pools transportbedrijf gebruikmaakt van vrachtwagens met een Nederlandse kenteken. We moeten ook kijken naar het risico op uitvlaggen naar een land met een gunstiger belastingklimaat. Ik kende dat begrip uit de scheepvaartsector, maar dat kan hierbij dus ook het geval zijn. Ook hiervoor geldt dus weer dat de voorstellen plussen en minnen kennen.

Tot slot. We hebben nog niet het totale mobiliteitspakket gekregen. Er komen nog meer voorstellen van de Europese Commissie. De verwachting is dat er in november 2017 een voorstel over arbeidstijden en vervoer komt. We zullen ook dan weer gaan kijken wat de voorstellen behelzen. We willen goede voorstellen hebben die duidelijkheid geven, die duidelijk te interpreteren zijn, die duidelijk handhaafbaar zijn en die een gelijk speelveld in Europa bewerkstelligen. We willen regels die geen kop betekenen op de Nederlandse regelgeving. Wat dat betreft, hebben we de komende periode in Europa dus nog veel te bediscussiëren.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Het onderwerp is al behandeld, maar de Minister ging in één ruk door. Ik dacht dat ze er misschien aan het einde van haar beantwoording nog even op terug zou komen. Het gaat mij om de wegbeprijzing, en dan de verplichting van Europa om de huidige vignetten af te schaffen. Betekent dit dat Nederland straks een gat van 150 miljoen in zijn begroting heeft zonder dat we enige mogelijkheid hebben om dat te dekken, anders dan een verplichting van Europa om een algehele kilometerheffing in te voeren?

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

Ja, het is zelfs een gat van 200 miljoen. De heer Van Helvert vroeg er ook naar. Dat is niet de reden, ik vind gewoon dat er instrumentkeuzevrijheid moet zijn, maar dat is natuurlijk wel mede een reden om hier geen voorstander van te zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Kan de Minister aangeven hoe Europa tot deze probleemanalyse is gekomen, inclusief deze oplossing? Met alle respect, als je de stukken over de probleemanalyse leest, dan zegt Europa dat lidstaten te weinig aandacht besteden aan filebestrijding en dat lidstaten hun beheer en onderhoud onvoldoende op orde hebben. Dat laatste merken we zelf ook als we de grens oversteken richting Duitsland of richting België. Maar dat is de legitimatie voor Europa om in te grijpen en lidstaten te verplichten om deze methodiek in te voeren. Dit komt natuurlijk niet zomaar uit de lucht vallen. Is dit om de Duitsers tevreden te stellen, om hen te helpen? Ik vraag dit naar aanleiding van hun voorstel om over te gaan tot tolheffing. Of is dit om de Italianen straks te helpen om hun begroting op orde te brengen? Waar komt dit ineens vandaan?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het eerste fiche heet «Europa in beweging». Daarin wordt zo'n beetje aangegeven wat de visie van de Europese Commissie op het vervoer in de toekomst is. Daar staat niet zo heel veel in. Ik had natuurlijk gehoopt dat het Mobility Package allerlei ideeën over nieuwe technologieën, hyperloopverbindingen en ga zo maar door zou bevatten. Wat gaat er op ons afkomen en hoe kunnen we ons daar als Europa goed op inrichten? Je ziet eigenlijk dat het een beetje een samenhang van diverse pakketten is. Er is een deel sociaal pakket dat niet in het sociaal pakket elders wordt behandeld, maar dat hierbij gevoegd is. Het gaat voor een deel om het oplossen van de problematiek dat iedereen via een verschillend prijsbeleid aan de slag is. Het gaat voor een deel – en dat vind ik nog steeds het positieve ervan – om het praten over één operabel systeem. Ik denk dat dit van belang is in Europa. En er is een aantal voorstellen om de interne markt te verbeteren.

Het had wat ambitieuzer gekund, vind ik zelf, en wat interessanter. Maar dit is wat het is. En hoe het tot stand gekomen is, dat is toch echt aan de Commissie. Dat is vaak heel complex in een wereld waarin er tussen de Oost- en West-Europese landen vaak een enorm verschil is als het gaat om de vraag hoe ze de zaken willen gaan invullen. Soms krijg je dan een beetje die vlees-noch-visvoorstellen voor je neus.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wilde mijn collega mevrouw Visser helpen in haar zoektocht naar de probleemanalyse. De probleemanalyse is vrij evident als het gaat om de ambities in het klimaatakkoord van Parijs. De CO₂-emissies in het verkeer groeien enorm. Wegbeprijzing, dus kilometerheffing, is een manier om CO₂-reductie te bereiken. Daar staan op dit moment geen andere alternatieven tegenover, behalve technologische oplossingen die deels pas op de langere termijn kunnen worden bereikt. Het lijkt mij dus evident dat er in Europa gezocht wordt naar een sterk sturend kader om een reductie van de CO₂-uitstoot in het verkeer te bewerkstelligen.

De voorzitter:

U stelt nu een vraag aan de Minister?

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Dit heet uitlokking.

De voorzitter:

Gaat u daar eens op in! U krijgt 30 seconden.

Mevrouw Visser (VVD):

Ik vind het heel vreemd dat GroenLinks blijkbaar bronbeleid is vergeten als een van de belangrijkste instrumenten om te komen tot een oplossing. Ik blijf het daarbij verbazingwekkend vinden dat het privacy-aspect in dit soort gevallen totaal geen probleem meer is voor GroenLinks. In hoorde

in de bijdrage van mevrouw Kröger dat overal maar gemeten, beoordeeld en met camera's gekeken mag worden. Dan speelt privacy blijkbaar geen rol. Laat ik het namens de VVD helder zeggen: wij vinden dat wij zelf gaan over de wijze van beprijzing. Daar gaat Europa niet over. Wij gaan zelf over de grondslagen van onze wegenbelasting. Daar gaat Europa niet over. Wij doen in Europa aan bronbeleid. Daarnaast hebben wij ons eigen beleid als het gaat om de manier waarop wij willen optreden tegen milieuvervuiling. Daar hebben we alle instrumenten voor. Daar hebben we Europa ook niet voor nodig.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, u mag hier even op reflecteren. Vervolgens kunt u nog een vraag aan de Minister stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb de vraag al een keer gesteld, maar ik zal proberen om die wat scherper te formuleren. De CO₂-emissies nemen in het verkeer echt fors toe. Dat vraagt van Europa een sterkere inzet om die terug te dringen. De Minister geeft aan dat bronbeleid en het inzetten op nieuwe technologische ontwikkelingen daar absoluut een onderdeel van zijn. Kilometerheffing is eigenlijk een instrument dat zowel iets kan doen op het gebied van het milieu als op het gebied van bereikbaarheid. Daarmee kan echt iets worden gedaan aan de fileproblematiek. Ik stel in die context de vraag, in hoeverre er kan worden ingezet op een Europees eenduidig sturingsstelsel op CO₂-differentiatie, waarmee we dus in alle Europese landen een level playing field creëren en dit klimaatprobleem kunnen aanpakken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Allereerst is het Mobility Package niet ontstaan om klimaatproblemen op te lossen, maar is het ontstaan vanuit de discussie over een slechte handhaafbaarheid van en onduidelijkheden in de voorgaande pakketten, en dan vooral in de transportsector. Mevrouw Kröger zegt dat de CO₂-uitstoot in het verkeer toeneemt. Nee, die neemt af. Die neemt langzaam af, maar die is op dit moment wel aan het afnemen. We moeten op nationaal niveau afspreken wat we moeten doen om de CO₂-uitstoot terug te dringen, vanuit de industrie, vanuit de landbouwsector, vanuit de mobiliteitssector. Dat doen wij ook via bijvoorbeeld het energieakkoord. We hebben maatregelen voor alle sectoren voorgesteld. Sommige van die zaken probeer je dan vervolgens op Europees niveau te regelen, zoals bronbeleid en de toelating van bepaalde auto's. Er ligt al veel. Er komen ook weer nieuwe afspraken bij. Het energieakkoord wordt volgens mij op dit moment ook weer geëvalueerd. Moeten we nog ergens bijtrekken of niet?

Het is echter niet zo dat wegbeprijzing het panacee voor alle problemen is. Sterker nog, ik probeer al een paar keer te zeggen dat ik denk dat het een vrij ouderwetse oplossing is voor iets wat we op vrij korte termijn op andere manieren kunnen oplossen. Ik ben helemaal niet tegen het betalen voor gebruik of voor betalen voor vervuiling, maar het moet wel echt zoden aan de dijk zetten, en niet een systeemdiscussie gaan worden.

De voorzitter:

Goed. Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik zie dat die behoefte er niet bij iedereen is, maar wel bij de meeste woordvoerders. Ja hoor, als je ze de kans geeft, dan pakken ze hem!

Het woord is allereerst aan mevrouw Visser. Ik stel een spreektijd van maximaal twee minuten voor.

Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik ben even op zoek naar wat precies de bedoeling is. Volgens mij worden wij geacht om vandaag mee te geven welke informatie wij willen ontvangen. Er is al een aantal suggesties gedaan. Ik worstel er zelf een beetje mee dat we vandaag een subsidiariteitsoordeel hebben gegeven over iets waarvoor we ook allemaal input hebben geleverd. Ik vraag me een beetje af waar dat gaat landen, want daarbij zijn ook allerlei verzoeken om meer informatie en meer duiding gedaan. De Minister weet daar wellicht niets van af qua inhoud, maar ik heb het idee dat we dingen dubbel aan het doen zijn en tegelijkertijd gewoon een aantal dingen missen. Dat wil ik bij dezen wel even uitspreken. Daar kunt u niets mee, voorzitter, en de Minister ook niet, maar het is wel een beetje zonde. Dat zou anders kunnen.

Ik benadruk dat het wat de VVD betreft zeer noodzakelijk is dat er heldere definities komen in het mobiliteitspakket en de sociale component. Dat heb ik een beetje gemist in de beantwoording door de Minister. Dan pas kun je handhaven en dan pas kun je sociale uitbuiting ook goed tegengaan. Daarnaast moet de interne markt worden versterkt en moet de Nederlandse transportsector meer mogelijkheden krijgen, maar niet tegelijkertijd ook allerlei lastenverzwaringen. Volgens ons zit dat echter nog steeds in de voorstellen. Kan de Minister dat eventueel tegenspreken? Misschien maken wij ons te veel zorgen. Wordt de micro-ondernemer, die wat ons betreft dus gewoon de bakker of de slager op de hoek is, belast met allerlei Europese wet- en regelgeving terwijl hij daar eigenlijk niet onder hoort te vallen?

Dat is wat ons betreft een heel belangrijke vraag, naast de vraag over de samenhang met allerlei dingen die al genoemd zijn. Voorts wil ik nog iets zeggen over de wegbeprijzing. Los van de politieke discussie hier in Nederland gaat het om de vraag of Europa bemoeienis heeft met de wijze waarop en de grondslagen waarop wij dat willen invoeren. Wij vinden dat dit niet het geval is. Wij vinden ook niet dat Europa mag voorschrijven dat de opbrengsten bestemd moeten zijn voor beheer en onderhoud. Al helemaal niet, omdat Europa ook constateert dat er elders onderhoudsachterstanden zijn. Wij vrezen gewoon dat wij straks als Nederland gaan betalen voor onderhoudsachterstanden elders.

Een volgend punt is de informatievoorziening. Er is al een aantal zaken genoemd. Wat ons betreft, gebeurt het via de geannoteerde agenda en dergelijke ter voorbereiding van de Transportraad. Die komt dit jaar echter nog maar een keer bij elkaar, en dat is pas in november. De vraag is dus even hoe we daarvoor geïnformeerd kunnen worden door de Minister. Dan gaat het om een aantal zaken rondom een impactassessment. Volgens mij zijn we heel erg op zoek naar de directe consequenties voor de Nederlandse transportsector.

Er is al een aantal voorstellen genoemd door mijn collega's als het gaat om het innemen van andere standpunten en het bestaan van beslismomenten. Zij zullen die vast nog wel aanvullen. Ik wil nog een aantal aspecten meegeven. Wij willen graag meer inzicht hebben in de lastenverzwaringen, zowel administratief als financieel, voor de Nederlandse transportondernemers. Ik noem voorts de concurrentiepositie, met die van de kleine ondernemers. Ik wil vooral ook weten wat dit betekent voor de autonomie van de lidstaten, en dan vooral van Nederland, als het gaat om grondslagen, de inkomsten, rapportageverplichtingen en handhaving. Ten slotte is al een aantal aspecten genoemd met betrekking tot de wegbeprijzing en de sociale voorstellen.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik bedank de Minister voor de beantwoording in eerste termijn. Ik wil nog twee punten maken. Ik hoorde de Minister over de sociale aspecten zeggen dat zij zich ook zorgen maakt en ook nog onduidelijkheden ziet. Ik hoorde haar zeggen dat de voorstellen met betrekking tot cabotage waarschijnlijk een slecht effect op Nederland zullen hebben. Het

gaat om het principe dat we bij gelijk werk en gelijk loon niet alleen aan de bescherming van de Nederlandse chauffeur moeten denken, maar ook breder moeten kijken. Dat onderschrijven wij. Dat maakt een regelmatige informatievervalschafting over de stappen die gezet worden, heel belangrijk. Dat zouden wij het liefst per kwartaal willen. Ik hoor graag een reactie van de Minister hierop.

Dan heb ik nog een tweede punt, dat vooral gaat over de handhaving binnen dit proces. De Europese Commissie legt allerlei voorstellen neer bij de lidstaten. De Minister geeft bijvoorbeeld ook aan dat het verbod op slapen in de cabine slecht gehandhaafd wordt in Duitsland, Frankrijk en volgens mij Denemarken. Ook hier is er veel bezuinigd op de inspectie. Hoe denkt de Minister de inspectie weer op orde te krijgen zodat het naleven van allerlei regels wel gehandhaafd gaat worden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Allereerst dank ik de Minister voor de beantwoording van de vragen. Met betrekking tot de sociale kwesties is het belangrijk om te horen dat de Minister ook van mening is dat we de arbeidsomstandigheden in Europa echt goed moeten regelen. Het is dus belangrijk om te kijken naar alle chauffeurs. We moeten geen situaties creëren waarin we de eigen markt beschermen ten koste van werknemers uit andere delen van Europa.

Wat betreft de discussie over de klimaataspecten van het vervoersbeleid is GroenLinks teleurgesteld over de ingenomen positie inzake de differentiatie naar CO₂-uitstoot als nationale kwestie. Wij horen vaak het standpunt van met name de VVD dat klimaatbeleid Europees geregeld moet worden. Dit is Europees geregeld klimaatbeleid. Laten we het dan ook doen.

Mijn laatste opmerking gaat over het proces. Ik denk dat het goed zou zijn om deze inhoudelijke discussie voort te zetten. Er zijn veel onduidelijkheden. Het is belangrijk dat dit nog een aantal keren terugkomt. Zoals wij aangaven, moet er een regelmatige terugkoppeling zijn. Ook mijn collega's hebben daarom verzocht.

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

Voorzitter. Vorige week waren het de staalsector en de chemiesector en vandaag is het de transportsector. Dit kabinet spaart geen enkele sector als we kijken naar het aantal banen. Het EU-pakket dat nu voorligt, laat heel veel onduidelijkheid bestaan en de consequenties zijn niet te overzien. Als het aan de PVV ligt, gaat de Minister dan ook in Europa melden dat wij als Nederland prima onze eigen zaakjes kunnen regelen en dat we ons niks laten opleggen door Brussel.

Wat betreft de wegbeprijzing is de PVV helder. Zowel Europese wegbeprijzing als Nederlandse wegbeprijzing zal alleen maar de automobilist raken. Gelukkig komt er de komende week aan de informatietafel in ieder geval helderheid over wat dit gaat betekenen voor de Nederlandse automobilist.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik ben blij met het proces van informatievoorziening aan de Kamer dat zij voor zich ziet. Ik denk dat de aanvullende vragen die mevrouw Visser zojuist heeft gesteld, de commissie kunnen helpen om nog beter te formuleren welke opdracht zij aan de Minister wil meegeven in het Europese spel dat zich het komende jaar zal voltrekken.

Ik ben het ook heel erg eens met de kritische maar constructieve houding die de Minister aanneemt ten aanzien van het sociale pakket en de noodzaak om tot een eerlijk speelveld te komen met aan de ene kant goede voorwaarden voor alle vrachtwagenchauffeurs in Europa en aan de andere kant voldoende ruimte voor kleine ondernemers. Ik ben het ook

met de Minister eens dat het nu nog te vroeg is om te beoordelen of het Mobility Package positief of negatief uitvalt. Het gaat echt om een goed totaalpakket waarin evenwicht wordt gevonden tussen alle voorstellen. Op dat vlak steun ik dus de lijn van de Minister.

De Minister zei ook: het is eigenlijk jammer dat dit pakket niet ambitieuzer is. Dat ben ik ook helemaal met haar eens. Je verwachtte of hoopte dat hier wellicht een visie van Europa zou komen te liggen over de manier waarop we over tien of vijftien jaar met allerlei nieuwe technieken de landen nog veel dichterbij elkaar kunnen brengen en we mobiliteit een enorme impuls kunnen geven. Die voorstellen zitten helaas niet in het pakket. Ik weet niet of er mogelijkheden zijn om bij al die overleggen toch nog dat soort prikjes uit te delen en Europa uit te dagen om ook daarop met nieuwe voorstellen te komen, maar zolang er niet zo'n ambitieus pakket ligt, is het voorstel voor de wegbeprijzing, met daarin meegenomen het CO₂-aspect, wel een belangrijke stap voorwaarts om mobiliteit in Europa verder te verduurzamen. Als de Minister blijft bij het standpunt dat CO₂ geen grondslag zou moeten zijn voor beprijzing, kijk ik ook met veel interesse uit naar de voorstellen die Nederland gaat doen om de verduurzaming van de sector nog radicaal te versnellen. Want dat is volgens mij wel nodig. Als we dus bij dit standpunt blijven, moeten we in Europa echt bepleiten om het bronbeleid nog veel ambitieuzer in te zetten, anders gaan we gewoon de Parijsdoelstellingen op het gebied van transport niet halen.

En ik weet niet of de Minister zich ervan bewust was, maar zij heeft in haar beantwoording ook gezegd: ik ben helemaal niet tegen betalen naar gebruik. Ik vond het heel fijn dat we dat zo net voor het zomerreces, in een van de laatste AO's, nog van deze Minister hebben kunnen horen.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter. Ook ik dank de Minister voor haar uitvoerige beantwoording in eerste termijn. Ik ben blij met de opstelling van de Minister dat zij zoekende is: wat betekent het mobiliteitspakket nou precies? Ik vind dat het kabinet inhoudelijk een goede opstelling heeft, ook al is het op onderdelen nog zoekend. Ik heb twee vragen over zaken waarvan de Minister heeft gezegd dat ze die nader wil onderzoeken en dat ze er een onderbouwing van wil van de Europese Commissie.

Het eerste punt is de basisvraag: wat betekent dit pakket en wat zijn de mogelijkheden van Europese regelgeving daarbij? Is zulke regelgeving mogelijk of is er aan het eind van het proces een pakket en – that's it – houdt het op voor de Nederlandse regelgeving? En op welke aspecten zouden we dan wel kunnen afwijken of een eigen invulling kunnen kiezen? Ik kan me voorstellen dat deze vraag een nadere onderbouwing vraagt en wellicht schriftelijk antwoord wordt.

Het tweede punt is de discussie over de verlaging voor de pakketdiensten naar 0 kilogram, waarvoor in het mobiliteitspakket wordt gekozen. De Minister zegt dat ze daarvan een nadere onderbouwing vanuit Europa wil. Ik zou ook weleens nader met de sector in overleg willen. Is de Minister bereid om over dit punt eens met de sector te overleggen? Wat zijn de voordelen en de nadelen? De Minister geeft duidelijk aan dat zij niet wil inboeten op alle eisen die wij stellen aan bekwaamheid, betrouwbaarheid enzovoorts.

Mijn laatste punt is de handhaving. De Minister zegt dat het eigenlijk onmogelijk voor haar is om actief te handhaven. Wat is ervoor nodig om dat wel op een goede manier te kunnen doen, in afwachting van alles wat mogelijk vanuit Europa komt?

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik ga alleen nog even in op de vragen die ik stelde over de aanbevelingen van het Benelux-parlement. De Minister antwoordde daarop dat het allemaal complex, moeilijk en lastig is en dat ze het nog

even aanhangig zou maken bij de collega's. Maar een aantal van die aanbevelingen waren volgens mij niet eens zo heel lastig. Daar zouden we zelf al mee kunnen beginnen, zodat we ook sneller kunnen beginnen met de handhaving als we straks Europese afspraken hebben. Een simpele aanbeveling van het Benelux-parlement was bijvoorbeeld het aanleggen van een lijst van bedrijven die zich schuldig maken aan social dumping, en het delen van die lijst en van gegevens met andere landen. Ik noem ook het uitwisselen van best practices: hoe gaat het bij een controle wel goed en hoe kun je iets samen oppakken? Daarmee zouden we eigenlijk moeten beginnen, want als alle landen zeggen dat het complex is en het bij elkaar aanhangig gaan maken, zul je zien dat het niet verder komt. Ik vraag de Minister dus of zij aan de slag wil gaan met de concrete aanbevelingen. Of is zij daar al mee aan de slag maar heb ik dat in haar algemene antwoord niet gehoord?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de Minister voor haar antwoord in tweede termijn.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik begin met de VVD. Ik ben zeker met mevrouw Visser van mening dat het zeer belangrijk is dat we nu heldere, handhaafbare definities krijgen, dat het van belang is om de interne markt te versterken en dat we verhoging van de administratieve lasten tegen moeten gaan. Zij vroeg of ik kan tegenspreken dat ze verhoogd worden. Dat kan ik niet, want ik zei al dat sommige van de voorstellen in mijn ogen gaan leiden tot een verhoging van de administratieve lasten. Daar zullen we ons dus ook tegen verzetten.

Mevrouw Visser vroeg ook of Europa zich mag bemoeien met de opbrengsten. Ik kan me niet vinden in het oormerken van inkomsten uit een congestieheffing. Ik vind het een nationale afweging. Ik ben ook niet voor het oormerken en voor het afleggen van verantwoording over de opbrengsten uit infraheffingen en vignetten. Helderder kan ik daar volgens mij niet over zijn.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd naar de informatievoorziening. Dat deden ook andere leden van deze commissie. Na de zomer wil ik komen met de eerste bevindingen uit de Raadswerkgroepen. Dan hebben we een beetje een beeld van de houding van de verschillende lidstaten. Ik doe dat dus niet pas na de volgende Transportraad maar al na de zomer. Dan kan de Kamer bekijken of zij op basis daarvan eerder met mij wil spreken. Daarna komt natuurlijk het voorstel van Estland over het behandelen van de tussenstand. Aan het eind van het jaar komt het impactassessment, zodat de Kamer kan zien wat de gevolgen zijn. Ik heb gehoord wat de Kamer van belang vindt, bijvoorbeeld dat de concurrentiepositie daarin terugkomt. Dat zullen we dus gaan doen.

De SP wil graag een terugkoppeling per kwartaal, maar dat zal niet lukken. Ik doe het gewoon steeds als er weer een nieuwe volgende stap is, want dat moet natuurlijk wel. Zoals ik al zei: de eerste is na de zomer en de tweede is na november, als de Transportraad plaatsvindt. De terugkoppelingen zitten dus wel redelijk dicht op elkaar, maar het lijkt me niet wenselijk om ze vast per kwartaal te hebben. Ik wil terugkoppelen op het moment dat er nieuwe aspecten zijn.

De heer Laçin maakt zich zorgen over het handhavingsaspect en noemt daarbij bijvoorbeeld het verbod op cabineovernachtingen. Hij zegt dat handhaven moeilijk is omdat er zo veel bezuinigd is. Nou nee, vaak is het handhavingsaspect moeilijk omdat de regels onduidelijk zijn en verschillende landen de regels op verschillende manieren interpreteren. Wij zeiden dat men wel mocht overnachten in de cabine, maar de Fransen zeiden dat dat niet mocht. Dat is natuurlijk complex, net als het feit dat je, als je de weekendrust wilt handhaven, 45 uur lang naast zo'n cabine moet

gaan staan. Het is dus niet zozeer een kwestie van bezuinigingen, maar veel meer van duidelijk zijn over de regels om goed te kunnen handhaven. De Commissie stelt nu voor om aan een bepaald percentage handhaving te doen. Daar ben ik nooit voor. Ik ben voor risicogericht handhaven. Ik vind betere definities en heldere regelgeving essentieel en veel belangrijker dan de toename van capaciteit bij de inspectie.

GroenLinks heeft gezegd: de Minister wil geen differentiatie naar CO₂-uitstoot, maar wij zijn daar wel voorstander van. Daar neem ik kennis van.

De PVV heeft daarop gezegd dat zij het daarmee oneens was. Daar neem ik ook kennis van.

D66 noemde een aantal zaken waar zij het mee eens was. Ook daar neem ik kennis van, maar het is belangrijk dat D66 ook aan mij vroeg hoe ik de ambitie wat omhoog ga krijgen. Dat zal nog best complex zijn, want heel vaak wordt het eerste deel, het verhaal, niet echt bediscussieerd in zo'n Raad. Men gaat onmiddellijk naar de voorstellen zelf. We zien echter wat er in Azië gebeurt. Daar hebben ze met One Belt, One Road heel ambitieuze plannen om hele delen van de wereld met elkaar te verbinden. Dan moeten wij ons in Europa af en toe eens hard op ons hoofd krabben en bedenken wat voor ons van belang is. Natuurlijk hebben wij de TEN-T-projecten, die ook gaan over grensoverschrijdende verbindingen, maar dat gaat toch altijd over het verdelen van een pot met geld en niet zozeer over het mooie verhaal erachter. Ik zal hier dus zeker opmerkingen over maken, maar ik heb niet de illusie dat men vervolgens zal zeggen: nou, we trekken ons nog eens terug en we gaan er opnieuw op studeren. Als je geen verplichte CO₂-opslag wilt, wat voor systeem moet je dan gaan hanteren? Ik vind dat je als land zelf moet kiezen. Als hier in Nederland een regering zit die dit als uitgangspunt wil kiezen, dan kan dat natuurlijk nog steeds. En als er een regering zit die het langs andere wegen wil doen, dan kan dat ook. Er zijn gewoon verschillende mogelijkheden. Bronbeleid vind ik altijd een heel aantrekkelijke, net als het investeren in laadinfrastructuur, zoals elektrische laadinfrastructuur of waterstofinfrastructuur. Dat heeft vaak een positief effect op de aanschaf van bepaalde typen auto's.

De heer Van Dijk vroeg wat dit pakket betekent ten opzichte van de Nederlandse regels. Mag je als lidstaat aanvullende regels stellen voor wegvervoer? Je mag aanvullende regels stellen. Dit draagt alleen niet altijd bij aan het maken van een level playing field. Je wilt zelf misschien wel iets, maar je wilt niet altijd dat anderen het ook doen. Ik probeer dus juist altijd te komen tot zo veel mogelijk harmonisering en verduidelijking van regels en tot uniforme handhaving in Europa. Maar het is niet verboden, dus op het moment dat het nodig is, om een reden die je nu niet kunt voorzien, behoort het wel tot de mogelijkheden.

Ook de heer Van Dijk vroeg naar de handhaving. Zit daar een probleem? Het probleem dat ik schetste, ging vooral over de cabines. Handhaving in algemene zin gaat echter over definities en duidelijkheid.

Het CDA heeft gevraagd naar social dumping. Waarom beginnen wij niet alvast met de aanbevelingen? Ik gaf al aan dat daarover in het Benelux-parlement gesproken wordt en dat wij ervoor zullen zorgen dat het opnieuw op de agenda gezet wordt. Natuurlijk zullen we dat wat al kan, al zo veel mogelijk toepassen.

In antwoord op het CDA zeg ik ook dat binnen de inspecties steeds meer gewerkt wordt aan transparantie en openbaarheid over overtredingen en boetes. Er zitten ook internationale bedrijven bij; zie bijvoorbeeld de website van de Inspectie SZW of de NVWA. Ook de ILT is daarmee bezig. Tot slot. Ik geloof dat mevrouw Visser hierover begon. Ze zei ook dat de Commissie en ik er niks mee kunnen, maar ik weet dat deze commissie op 10 juli naar Brussel gaat om over dit onderwerp te praten met de PV (Permanente Vertegenwoordiging) en met het parlement. Ik denk dat het inderdaad handig is om heel goed te bekijken wat de stukken zijn die de

commissie op welk moment via het parlement kan beïnvloeden, en wat de stukken zijn die zij aan de regering mee wil geven, bijvoorbeeld als er een zin meer of minder in moet komen te staan. Ik heb de Kamer nu de fiches gestuurd. De Kamer heeft dus op basis van de fiches kunnen zien wat de eerste inzet van het kabinet zal zijn in Europa. Ik heb aangegeven wat onze inzet is en ik heb niet gehoord dat het totaal anders moet zijn. Ik heb de zorgen van de commissie gehoord, die voor een groot deel overlappen met onze zorgen en onze vragen. Als straks de definities komen, wordt het natuurlijk steeds preciezer en preciezer. Ik ga ervan uit dat de Kamer erbovenop blijft zitten en steeds eenduidig zal aangeven wat zij wel en niet wil.

De voorzitter:

Ik kijk nog eenmaal naar de leden. De heer Van Dijk.

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

Ik had nog één vraag over de verlaging naar 0 kilogram in het mobiliteitspakket en over eventueel overleg daarover met de sector.

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

Zeker. Dat zullen we zeker doen. Ik heb dat in het verleden ook gedaan en ik zal dat nu weer doen. Ik ben niet voor en-en, dus dat het én naar nul gaat én wordt verlaagd. We moeten even goed bekijken of we het systeem dat we hebben, wel willen houden als dat betekent dat er vervolgens een verlaging plaatsvindt. Laten we dus even bekijken wat het beste is. Ik heb zelf wat twijfels over de nulgrens, maar ook daarover verschillen de meningen.

De voorzitter:

Wij komen bijna tot een afronding. Ik complimenteer de Kamerleden met de wijze waarop ze dit behandelvoorbehoud hebben behandeld. Voor de meesten is het de eerste keer dat ze een behandelvoorbehoud bespreken. Dat is toch iets anders dan een regulier algemeen overleg. Ik dank de Minister voor haar antwoorden. De informatieafspraken die zijn gemaakt tijdens dit algemeen overleg, zullen plenair worden vastgesteld in een brief van de Kamervoorzitter. Die brief gaat vervolgens naar de regering. Daarna is het behandelvoorbehoud formeel opgeheven. Tijdens dit algemeen overleg zijn de volgende drie afspraken gemaakt met de regering.

- De Kamer zal voorafgaand aan de komende Transportraden worden geïnformeerd over de onderhandelingen over het EU-mobiliteitspakket als er belangrijke volgende stappen worden gezet.
- Kort na de zomer zal de Kamer worden geïnformeerd over de eerste Raadswerkgroepen en zal zij een eerste analyse ontvangen van het krachtenveld van de lidstaten.
- De Minister zal een impactassessment laten uitvoeren voor de Nederlandse transportsector en die voor het einde van het jaar naar de Kamer sturen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Volgens mij hebben collega's meer suggesties gedaan over de informatiebehoefte. In eerste termijn deden in ieder geval de SP en GroenLinks dat, maar nu spreek ik namens hen. Dat kunnen zij zelf aanvullen. Ik heb mij daar in ieder geval bij aangesloten. Dit mis ik in de toelichting. De brief gaat naar de Voorzitter en ik vind het belangrijk dat we het met elkaar eens zijn dat dit de afspraken zijn.

Ik had zelf heel bewust gevraagd om bij de periodieke rapportages, die bijvoorbeeld bij de geannoteerde agenda kunnen zitten, in te gaan op een aantal specifieke punten, zoals lastenverzwaring, concurrentiepositie en kleine ondernemers. De Minister noemde dat niet in haar voorstel, maar ik

vind het wel relevant om dit te noemen, omdat het wat mij betreft wel in de brief moet staan die de Kamer straks moet gaan vaststellen. U leest deze punten nu zo voor, dus ik ga ervan uit dat u ze zo gaat doormelden aan de Voorzitter, maar ik heb wel behoefte om de specifieke punten die genoemd zijn, daarin verwoord te zien.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zei zonet in mijn reactie op mevrouw Visser al dat we de punten die zij noemde, zullen meenemen bij het impactassessment, dat eind dit jaar komt. De concurrentiepositie en dergelijke vergen namelijk best wat onderzoek. We zullen dat dus meenemen in het impactassessment, net als de andere punten die mevrouw Visser noemt, zodat het voor alle voorstellen duidelijk is.

Mevrouw Visser (VVD):

Laat ik het anders formuleren. Ik heb wel behoefte om deze punten verwoord te zien. De Minister schaaft ze nu even onder het impactassessment, maar het is natuurlijk breder. Het geldt ook voor de geannoteerde agenda. De Minister zegt dat het impactassessment pas eind dit jaar af is, maar de informele Transportraad is in september. De Minister zegt ook dat de Raadswerkgroep de uitkomsten gaat delen. Ik zou graag de specifieke punten die in ieder geval de VVD heeft genoemd, daarin terugzien. Ik weet niet hoe de collega's over hun eigen inbreng denken, maar ik heb wel de behoefte om in de brief namens deze commissie goed vast te leggen wat wij vragen aan informatievoorziening.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb aangegeven dat ik direct na de zomer al wil komen met de eerste informatievoorziening. Ik dacht ook dat de commissie dat graag wilde. Dat zal zowel gaan over de inzet van de Raadswerkgroepen als over de inzet van de verschillende lidstaten. Een impactassessment kost even tijd, dus ik kan niet in september al duidelijk op alle punten vertellen wat ze betekenen voor de concurrentiepositie of dat soort zaken. Als we het weten, zullen we dat met plussen en minnen beoordelen zoals we dat altijd doen bij voorstellen. En wat we niet weten, komt uit het impactassessment. Het impactassessment is echt een serieus, diepgaand onderzoek. Dat willen we natuurlijk goed kunnen doen. Wat we hebben, zullen we dus leveren. Als de Kamer nog extra informatiewensen of behoeften heeft, sta ik daar volledig voor open. Het belangrijkste is, denk ik, dat het wel iedere keer gebeurt rondom momenten waarop er ook weer nieuwe standpunten komen en er nieuwe mogelijkheden zijn om ergens over in te spreken.

De voorzitter:

Ik stel vast dat de punten zijn genoemd en zijn meegenomen. Ze zijn genoteerd en komen ook in het verslag te staan. Ik denk dat de Minister haar gang kan gaan.

Sluiting 20.57 uur.