

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 193

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 30 september 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 september 2008; geannoteerde agenda Transportraad d.d. 9 oktober 2008 (21 501-33, nr. 181);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 september 2008; verslag informele transportraad 1 en 2 september 2008 (21 501-33, nr. 183);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 juli 2008; stand van zaken met betrekking tot truckerruns (21 501-33, nr. 176);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 augustus 2008; stand van zaken bij de trans-Europese Transport Netwerken (TEN-T) in het algemeen en antwoorden op specifieke vragen over Nederlandse projecten (21501-33, nr. 177);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 augustus; verslag Transportraad 13 juni 2008-33, nr. 178);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 15 juli 2008; overzicht stand van zake inzake implementatie van EG-richtlijnen en EU-kaderbesluiten tweede kwartaal 2008 (21 109, nr. 185);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 september 2008; voortgang spoorcorridors (31 305, nr. 73);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 3 september 2008; BNC fiche 4 Verordening inzake Single European Sky II (22 112, nr. 677);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 3 september; BNC fiche 5 Verordening inzake luchtvaartveiligheid en EASA (22 112, nr. 678);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 3 september 2008; BNC-fiche 6 Mededeling inzake geluidsreducerende maatregelen spoormaterieel (22 112, nr. 679);**

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppéus (VVD).

- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 3 september 2008; BNC fiche 7 Mededeling inzake de Strategie internalisering externe kosten van vervoer (22 112, nr. 680);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 3 september 2008; BNC fiche 16 Richtlijn Eurovignet (22 112, nr. 689);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 september 2008; stand van zaken van het SESAR-project (21 501-33, nr. 182).**

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

voorzitter: Jager

griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: De spreektijden zijn op zeven minuten per spreker bepaald.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De exercitie inzake de Strategie internalisering externe kosten van vervoer wordt uitgevoerd om de negatieve effecten van het verkeer te verminderen. De doorberekening van de kosten moet daar een bijdrage aan leveren. De CDA-fractie vindt de gepresenteerde strategie onvolledig en beperkt. Onvolledig, omdat men zich hoofdzakelijk op een modaliteit richt. Het lijkt erop dat alles in het werk wordt gesteld om zo snel mogelijk het wegvervoer te belasten; het overige ziet men wel. Daarmee wordt het te veel een modal shiftinstrument en dat is niet de bedoeling. Alle modaliteiten in Europa moeten duurzamer worden en zijn nodig voor ondersteuning van het handelsverkeer. Daarvoor is het instrument van doorberekening van kosten ontworpen. Bovendien zijn er verschillen tussen lidstaten ten aanzien van spoor- of waterinfrastructuur. Bij de strategie behoren meer zaken: wanneer zijn voor de andere modaliteiten de modellen doorgerekend, wanneer zijn die getoetst en wanneer worden de andere modaliteiten ingevoerd? Wij zien graag dat Nederland deze punten in de Transportraad aan de orde stelt. De congestiekosten bij de Eurovignetrichtlijn vinden wij discutabel. Het is immers de bedoeling dat via het doorberekenen van de kosten – de internalisering van externe kosten – voor laders en vervoerders verstandige keuzes worden gemaakt om milieuhinder en filevorming te verminderen. Bij de aanschaf van schone en zuinige auto's kunnen die keuzes gemaakt worden – keuzevrijheid bij milieubelasting – maar voor het vermijden van files heeft het wegtransport geen keuzes. Door de vele beperkingen kan men nauwelijks andere tijdstippen of routes kiezen. Het is ongewenst als vrachtwagens de hoofdwegen verlaten en het onderliggende wegennet gaan gebruiken. Ook kunnen vrachtwagens door de venstertijden alleen op bepaalde tijdstippen steden inrijden. Nachtdistributie is beperkt, er zijn strakke rij- en rusttijden met een beperkt aantal parkeerplaatsen, milieuzones en een toenemend aantal rijverboden tijdens weekenden en feestdagen. Voor tijdstippen en keuze van trajecten bestaan voor het vrachtvervoer geen alternatieven. Is de minister met ons van mening dat de congestiekosten pas in de internalisering van externe kosten kunnen worden opgenomen als er meer reële mogelijkheden zijn om die congestie te vermijden? Dit argument moet worden ingebracht bij de discussie over het al of niet meenemen van de congestiekosten in de Eurovignetrichtlijn.

De CO₂-uitstoot is vooralsnog buiten het voorstel van de Commissie gehouden omdat men meent dat hiervoor betere instrumenten voorhanden zijn. Gesproken wordt over de richtlijn energiebelasting en invoer-

ring van een apart emissiehandelssysteem voor het wegvervoer. Wat is de voorkeur van de minister? Is het simpeler om dit mee te nemen in de externe kostenberekening of een emissiehandelssysteem toe te passen? Of is het effectiever een richtlijn energiebelasting te wijzigen?

Ik wil een vraag stellen over de bestemming van de middelen die worden opgehaald. In onze perceptie betekent het internaliseren van de externe kosten, het doorrekenen van kosten met de bedoeling om opbrengsten te besteden waardoor die kosten daadwerkelijk lager worden. Ik doel op het aanleggen van infrastructuur en het treffen van milieu- en geluidsmaatregelen. De Nederlandse regering vindt het oormerken van de middelen te hard. Een aanbeveling mag, maar zij wil geen verplichting opnemen. Hier zit voor ons een pijnpunt. Veel Nederlands wegvervoer rijdt zijn kilometers in het buitenland. Men wordt straks geconfronteerd met doorberekening van kosten, maar voorkomen moet worden dat bijvoorbeeld het Weense muziektheater wordt verbouwd met de opbrengsten uit de doorbelasting van Nederlandse vrachtwagens. Wil de minister ingaan op de in het fiche verwoorde standpunt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij kennen toch de ongeschreven regel dat wij in onze begroting geen bedragen oormerken? Waarom is de CDA-fractie daar in dit geval wel voor?

De heer **Van Heugten** (CDA): Europa gaat niet over de lokale belastingen per lidstaat. Europa bepaalt ook niet hoe wij ons belastinggeld aanwenden. Er wordt nu een systeem voor doorberekening van kosten bedacht, maar het gaat daarbij niet om belastingen of accijnzen. De Europese Commissie stelt nu voor dat lidstaten deze doorberekening kunnen invoeren. Ik vind het gerechtvaardigd dat deze doorberekening niet gezien wordt in de sfeer van belastingen en dat het lidstaten vrijstaat om met dat geld te doen wat zij willen. Het moet gekoppeld blijven aan het voorgestelde systeem: men mag de lidstaten geld voor diverse verkeersmodaliteiten doorberekenen, maar dan moeten de middelen daarvoor tevens worden aangewend. Dat vind ik een zuivere redenering. Ik wil niet dat wij Europa een middel geven onder de noemer «belasting». Hierdoor wordt het belastinggebied van Brussel vergroot en daar zijn wij tegen. Bij die Eurovignetrichtlijn nog een algemene opmerking. Staan de kosten in verhouding tot de baten? Welke administratieve lasten worden de vervoersbedrijven opgelegd als dit systeem van doorberekening wordt ingevoerd? Deze lasten moeten zo klein mogelijk gehouden worden. Ik dank de minister voor zijn antwoord op onze vragen over de TEN-T-subsidies (Trans-Europese Transport Netwerken). Het is goed dat samen met Duitsland en Italië een gezamenlijke aanvraag is gedaan voor het ERTMS (European Railway Traffic Management System). Doet Zwitserland ook mee met dit systeem? Ik neem aan dat het huidige MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) gescreend is op de mogelijkheden om bij Brussel de subsidie aan te vragen. Kan de minister dit bevestigen?

Hoe staat het met de truckerruns? Kan nationaal ontheffing worden verleend? Is Brussel bereid om uitzonderingsbepalingen uit te breiden met het fenomeen evenementen met truckerruns?

Hoe is de stand van zaken bij de regeldrukvermindering in het wegvervoer, zoals voorgesteld in het rapport-Noordsij en de regelknelpunten top tien? Hoe staat het met nummer één op de ranglijst, de digitale tachograaf? Bij controles onderweg moet de vrachtwagenchauffeur de digitale tachograaf uitlezen. Er worden 28 dagen uitgelezen, terwijl het voor de verkeersveiligheid alleen maar van belang is wat de chauffeur de afgelopen drie, vier of vijf dagen gedaan heeft. Als de chauffeur 25 dagen geleden een keer een kwartier te lang doorgereden heeft, is dit voor een aantal handhavers momenteel aanleiding om onderweg boetes uit te delen. Dit heeft helemaal geen relatie met de verkeersveiligheid en het

gebeurde met de analoge tachograaf ook niet. Dat neigt naar ordinaire geldklopperij: het opleggen van boetes om de boetes. De laatste zeven dagen waren bepalend voor de vraag of men het Rij- en rusttijdenbesluit had overtreden. Wij zien graag dat men zich in Europees verband bij de handhaving van de rij- en rusttijden onderweg met behulp van de digitale tachograaf beperkt tot het uitlezen van de laatste zeven dagen en daarop handhaaft. Dit ontslaat overigens de vervoerbedrijven niet om bij de bedrijfscontroles alle overtredingen van rij- en rusttijden te beboeten. Ik praat echter nu over de arbeidstijdenwetgeving.

De heer **De Krom** (VVD): Ik luister met belangstelling naar de opmerking over het opleggen van boetes om de boetes, een soort geldmachine. Toen het kabinet de boetes in Nederland verhoogde met 90 mln. steunde u dit voluit. Hoe kan dit?

De heer **Van Heugten** (CDA): De boetes die in Nederland worden opgelegd hebben te maken met te hard rijden of door rood licht rijden. Dit zijn veiligheidsaspecten. De situatie van een chauffeur die zich 28 dagen geleden niet helemaal gehouden heeft aan de rij- en rusttijden staat helemaal los van de verkeersveiligheid en het moment van overtreding. Wij pleiten ervoor dat er, zoals in Nederland, een relatie gelegd wordt tussen de veiligheidsaspecten en de boete voor de overtreding.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik ben een beginneling op dit terrein, ik snap dit waarschijnlijk niet. Begrijp ik het goed dat als de overtreding van de rij- en rusttijden minder dan zeven dagen is er wél ingegrepen moet worden en als dit feit zich langer geleden heeft voorgedaan, niet? Als iemand zes dagen geleden de rij- en rusttijden met een kwartier heeft overschreden, wat heeft dat dan met de verkeersveiligheid van dat moment te maken?

De heer **Van Heugten** (CDA): Elke grens is arbitrair. Er bestond een situatie waarin de chauffeur werd gecontroleerd op zijn laatste zeven kalenderdagen. Hij moest daarvoor de tachograafschijven overleggen. Was daarin een overschrijding van rij- en rusttijden te zien, dan kan hij daarvoor beboet worden. Dit was namelijk direct of indirect van invloed op zijn mogelijke toestand van nú. Van iemand die vier dagen achter elkaar heeft doorgereden en een paar uur rust heeft gehad, kun je je voorstellen dat hij niet in staat is om een auto veilig te besturen. Met de komst van de digitale tachograaf is de termijn opgeschroefd van zeven naar achtentwintig dagen. Wij vinden dit opschroeven niet nodig. Wij zien dat er in de praktijk vooral in het buitenland veelvuldig gehandhaafd wordt op kleine overtredingen die twee of drie weken daarvoor hebben plaatsgevonden. Deze handhaving schiet haar doel voorbij. Wij vragen de minister of het in Europees verband bespreekbaar is dat handhavers, die waar dan ook in de EU deze richtlijn moeten controleren, zich beperken tot de oude methode van maximaal zeven dagen waarbij de rij- en rusttijden van de chauffeur worden gecontroleerd en hij, indien nodig, wordt beboet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Pleit de CDA-fractie ervoor dat handhavers ergens in Europa een overtreding die langer dan zeven dagen geleden is door de vingers zien? Dat moet worden gedoogd? Ik dacht dat het CDA heel erg tegen gedogen is. Gewoon handhaven. Regels zijn regels.

De heer **Van Heugten** (CDA): Als je deze redenatie hierop loslaat, betekent dit dat wat 40 of 70 dagen geleden is gebeurd, wél wordt gedoogd omdat het toevallig niet door een digitale tachograaf wordt uitgelezen. Ik heb gezegd dat via de werking van de Arbeidstijdenwet het hele jaar van een chauffeur of bedrijf gecontroleerd kan worden. Overtredingen zijn vatbaar voor boetes en dat moet zo blijven. Als het sec gaat om de hand-

having van de rij- en rusttijden onderweg, was volgens ons de oude systematiek van zeven dagen controleren effectief omdat die een relatie had met de verkeersveiligheidssituatie van dat moment. Vrachtwagenchauffeurs geven aan dat de uitbreiding met een digitale tachograaf volstrekt nutteloos is bij de controletaak.

De heer **De Krom** (VVD): Ik kom terug op die boetes. De heer Van Heugten zegt dat dit niets met verkeersveiligheid te maken heeft. Dat had die verhoging van de boetes in Nederland met 90 mln. ook niet. Ik wijs op de uitspraak van het politiekorps in Rotterdam. Hoe is het mogelijk dat hij nu dit betoog afsteekt terwijl hij verhoging van boetes voor Nederland van harte steunt?

De heer **Van Heugten** (CDA): Sterker nog, ik steun dit in Nederland ook niet. Mijn vraag omvat de hele EU: het beperken van het uitlezen van de digitale tachograaf. U weet verder dat bij elke verhoging van boetes waarmee wij hebben ingestemd een duidelijke relatie is gelegd met de verkeersveiligheid op dat moment, zoals het door rood licht rijden of het te snel rijden. U kunt de hoogte van de boetes niet adequaat vinden, maar dat is een andere discussie. Ik praat hier ook niet over de hoogte van de boete die men moet opleggen als een chauffeur een uur te lang heeft doorgereden. Het gaat mij puur om de constatering van het feit in relatie tot de verkeersveiligheidssituatie.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zal u de uitspraak sturen van de korpsleiding in Rotterdam die de verhoging met 90 mln. van de boetes niet eens aan de eigen mensen kon uitleggen, laat staan aan het publiek. En nu kom u met zo'n verhaal aanzetten. Ik begrijp het niet, maar u schijnt het consistent te vinden.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik zie de inconsistentie van de VVD die roept dat er hard en zichtbaar in Nederland gestraft moet worden. Voor geweldplegers kan de straf niet lang en hard genoeg zijn, maar als het om verkeersdelicten gaat, wil de VVD die met de mantel der liefde bedekken. Dat vind ik inconsequent.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb gelezen dat de EC bereid is om aan tafel te gaan zitten met de belanghebbendenorganisaties in de transportsector over de truckerruns. Is er nieuws te melden? Wanneer krijgen wij duidelijkheid en hoe gaat het verder met komende truckerruns? De PvdA-fractie onderschrijft de ingeslagen weg van de commissie om een geluidsafhankelijke gebruiksvergoeding bij het spoor te introduceren. Ook wordt gesproken over de wederzijdse acceptatie van machinisten en locomotieven. «Er wordt over gesproken», maar hoe valt dit te rijmen met de situatie in Venlo met het risico op ongelukken?

Voor het budget voor de TEN-T (Trans Europese Transportnetwerken) zijn er voor Nederland op de korte termijn weinig mogelijkheden. Wij volgen de modal shiftgedachte, dus is er voor wegen weinig kans. Er wordt iets geopperd over een mogelijkheid voor de A74. In hoeverre is die mogelijkheid reëel? Kan iets uit de initiatiefnota Koopmans/Cramer over grensoverschrijdend spoorvervoer geput? Ik denk hierbij aan Aken of Venlo-Düsseldorf.

Mijn fractie kan het negatieve oordeel van het kabinet over de proportionaliteit inzake de verordening Single European Sky II steunen. Hoe denken andere landen hierover? Zal de EC bereid zijn, haar voorstel voor een open mandaat voor de uitwerkingsmaatregel te herzien? Waarom verloopt de vorming van de functionele luchtruimblokken zo langzaam? Ook bij het EASA (European Aviation Safety Agency) heeft het kabinet een negatief oordeel over de proportionaliteit voor zover de voorstellen niet over de luchtvaartveiligheid gaan. Met name de regels voor de precieze inrichting

van luchthavens en het luchtruim zouden de EC te veel bevoegdheden geven. Hoe denken andere landen hierover? Is de EC bereid haar voorstel te herzien?

De PvdA-fractie is het wat betreft de internalisering van externe kosten eens met het Nederlandse standpunt dat van oormerken geen sprake kan zijn. Ook zij vindt dat het de voorkeur heeft om alle modaliteiten te betrekken bij het berekenen van externe kosten. Zolang de modaliteit nog steeds heeft postgevat in Europa zal de nadruk waarschijnlijk eerst liggen op het wegvervoer. Kunnen wij afdwingen dat andere modaliteiten zullen volgen? Bij de binnenvaart zit de Akte van Mannheim ons dwars. Zit hier enige beweging in?

Dit was mijn tekst van vanmorgen half zeven, maar het Nieuwsblad Transport van vandaag kopt «Externe kosten: EU belast toch spoor en binnenvaart». Onze minister schijnt daar actief te zijn met een Gemeenschappelijke tekst. De Europese spoorwegen hebben, zo staat er, iets te vroeg gejuicht toen ze onlangs tevreden vaststelden dat alleen het wegvervoer de kosten van milieu- en lawaaihinder en congestie moet overnemen van de overheid. Ik wil graag de laatste stand van zaken hierover horen. Op zich klinkt mij dit als muziek in de oren. Wij vinden dat voor alle modaliteiten de externe kosten berekend moeten worden.

Het lijkt ons goed dat er een basisrekenmodel voor externe kosten in Europa komt, maar er is nog veel mis. Wat mag meegerekend worden? Wel of geen congestie? Wel of geen CO₂? Welk idee heeft Nederland voor de kilometerheffing ingebracht? Wij spreken over differentiatie naar tijd, plaats en milieu. Plaats en tijd hebben te maken met congestie en milieu met onder andere CO₂. Hoe valt dit te rijmen met de inzet van de minister?

Ik heb begrepen dat de hoogte van spitsheffingen in het voorstel wordt afgepaald. Er is al eens over de hoogte van spitstarieven gesproken. Past wat toen is afgesproken in dit voorstel? Kan de minister ingaan op de vraag of de Duitse Lkw Maut (tol) in het voorliggende voorstel past? In de stukken staat dat het goederenvervoer voor andere voertuigen congestie veroorzaakt. Dat is mogelijk, maar andersom is dit ook het geval. Met alleen internalisering van externe kosten zijn wij er nog niet. Andere maatregelen zijn ook nodig.

Tot slot een opmerking over de achterstand in de implementatie van richtlijnen. Er staat een paar keer dat de behandeling in de Tweede Kamer is vertraagd. Kan duidelijk worden aangegeven of iets een bepaalde deadline heeft, zodat wij daarvoor in onze agenda extra ruimte kunnen maken?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik beluister kritische opmerkingen over het Eurovignet. Als ik het goed begrepen heb, kiest de minister voor de beperkte variant. Alleen de infrastructuurkosten voor het vrachtverkeer mogen worden doorberekend in de prijs. Vindt de PvdA dat het kabinet die tweede optie moet kiezen? Moet de minister nu door de bocht?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vraag de minister of hij de marges duidelijk wil maken. Ik meen dat er sprake moet zijn van een basis waar veel vrijheid in zit. Bijvoorbeeld bij congestie willen wij differentiëren naar tijd en plaats. In mijn ogen gaat het nu om congestie en ik wil dus weten of deze richtlijn dat verbiedt. Past onze manier van kilometerheffing nog in dit voorstel? Dat is voor mij cruciaal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat snap ik, maar de minister heeft volgens mij een keuze gemaakt. Hij kiest, als het om een ontwerprichtlijn gaat, voor het vrachtverkeer voor de beperkte variant. Volgens mij is daarmee de ruimte zeer ingeperkt. Externe effecten worden daarmee niet toegerekend aan het vrachtverkeer en al helemaal niet voor CO₂, want dat wordt er helemaal buitengehouden. Spitsheffing: maximaal 1 cent erbij. Die 11 cent die in Anders betalen voor mobiliteit staat, is met deze keuze

van het kabinet binnen de thans bestaande richtlijn niet mogelijk. Het gaat dus allemaal niet goed. De kilometerheffing die u en ik willen, komt er op deze manier niet.

De **voorzitter**: Los van de reactie van mevrouw Roefs wordt uw vraag meegenomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben dus heel benieuwd naar de ruimte die de minister hierin ziet. Wij willen geen basisrekenmodel waaruit blijkt dat wat wij in Nederland willen uitvoeren, en wellicht geldt dat voor België en Luxemburg ook, niet mogelijk is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Verleden week mocht ik aanwezig zijn bij een truckerrun. Ik zag daar veel mensen die extreem blij waren, maar zij hadden allen het gevoel dat dit de laatste keer zou kunnen zijn. Er waren al geen internationale vrachtwagens met een digitale tachograaf. Gelukkig reden er nog nationale wagens of wagens met een ander nummer. De eerste symptomen zien wij al. Jammer dat de minister er niet was, dan had hij het ook kunnen zien. Mijn vraag is echter duidelijk en is in lijn met die van de vorige sprekers. Wanneer komt er van dat trage Brussel duidelijkheid en gaat de minister daar op hoge poten heen op dat af te dwingen?

Bij de toewijzing van de budgetten voor prioritaire routes binnen de trans-Europese Transport Netwerken valt het op dat er relatief weinig fondsen zijn toegewezen aan de Nederlands gerelateerde projecten. De minister wijst daar ook op in zijn brief. Hoe komt dit? Heeft de minister of zijn voorganger zich in eerdere overleggen de kaas van het brood laten eten? Graag een duidelijke verklaring. Heeft de bewindsman een plan van aanpak opgesteld om ervoor te zorgen dat een groter deel naar Nederlandse projecten gaat? Nederland heeft ook een aanvraag gedaan voor infrastructurele investeringen voor de scheepvaart. Is hierbij ook rekening gehouden met aanbevelingen uit het rapport van de Tweede Delta-commissie? Is het mogelijk om een deel van de noodzakelijke investeringen te doen met behulp van Europese fondsen? Is de minister bereid, dit grondig te inventariseren?

Klopt het dat het Eurovignet botst met de voornemens van het kabinet over de kilometerbeprijzing voor het vrachtverkeer? Worden de maatregelen voor CO₂-uitstoot onmogelijk gemaakt? In dat geval zouden de milieuaspecten van het voorstel voor kilometerbeprijzing niet meer relevant zijn. Wordt het dan een ordinaire filebelasting om de staatskas te spekken?

Mevrouw Roefs sprak over de forse vertragingen bij het invoeren van richtlijnen. Het valt op dat de minister zegt dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is. Hij heeft er natuurlijk een reden voor om dit te benadrukken. Wat gaat hij doen om de achterstanden weg te werken? En hoe voorkomt hij nieuwe achterstanden? Waar heeft de Kamer het in zijn ogen laten liggen?

Er wordt nu op internationale spoorcorridors ingezet. Hierbij moet aandacht geschonken worden aan het spoor vanuit de Randstad naar het zuiden. Kan de minister aangeven in hoeverre deze goederencorridor van invloed is op het mogelijk schrappen van de Benelux-trein? Is hij bereid te bezien of het mogelijk is om goederen over de hsl-zuid te laten vervoeren? Kan hij duidelijk maken wanneer de snelle treinen over de hsl-zuid gaan rijden? Is het probleem met de trage levering van de definitieve treinen opgelost?

In november komt er uit Europa een voorstel om functioneren van spoor-goederencorridors te bevorderen. Wat betekent dit voor Nederland? De laatste vertraging van de aanleg van de Betuwelijn kwam onder andere door beveiligingssystemen. Nu die ellende achter de rug is, lees ik dat implementatie van de huidige ERTMS niet kan plaatsvinden en dat dit

mogelijk wijzigingen op de Betuweroute zal inhouden. Als dit zo is, wat betekent dit? Levert dit extra vertraging op? Wie betalen eventuele meer-kosten? Begint er dan weer een circus over de Betuweroute?

Er ligt wat de duurzaamheid betreft een slappe hap voor. Voor de externe kosten in verband met de CO₂ staat alles op de rem. De geluidsreducerende maatregelen voor treinen en remsystemen zijn op vrijwillige basis. Hooguit wordt hier en daar wat aangeraden. Waarom pleit de minister er niet voor om dit strakker te houden? Meer doelgericht? Door geluidsarm te rijden kun je wellicht capaciteit voor goederenvervoer in de nacht vergroten. Volgt Nederland het advies voor een geluidsafhankelijke gebruiksvergoeding spoor als oplossing voor de korte termijn? Uiteraard zijn wij er voor dat dit op de langere termijn verplicht wordt gesteld.

De **voorzitter**: De heer Vendrik heeft de vergadering voor korte tijd verlaten in verband met een verklaring die nu plenair wordt afgelegd. Als hij niet tijdig terug is voor de afronding van de eerste termijn, heb ik hem in de gelegenheid gesteld om in de tweede termijn zijn vragen aan de minister te stellen. Het lijkt mij dat wij hem daarvoor de gelegenheid moeten bieden, ook gelet op de duur van dit AO.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is jammer. Er zit een heleboel asfalt in mijn verhaal en het is altijd goed als de heer Vendrik daarbij is! Ik begin met de PvdA-fractie van harte te feliciteren want ik heb de heer Samsom namens deze fractie vaak horen zeggen dat wij eens moeten ophouden met die economische ratrace. Als je nu naar de economische ontwikkelingen kijkt, lukt dat aardig. De economische barometers staan zonder uitzondering op lage druk en zwaar onweer. Dat gaat goed, althans, vanuit de optiek van de PvdA. Bij dit soort economisch zwaar weer denk je dat het alle hens aan dek is voor de mensen die voor ons het geld verdienen en de banen verzorgen. Maar wat gebeurt er? Ik zag van de week een rapportage bij ATV van een horecaondernemer die een boete kreeg omdat mensen op zijn terras alleen zittend een biertje mogen drinken. Ik kreeg een e-mail van een mevrouw die ons er opmerkzaam op maakte dat een reclame voor babyvoedermelk van een winkelketen was bestraft omdat het kabinet iedereen aan de borstvoeding wil. Ik sprak een ondernemer die ten onder dreigt te gaan aan het rookverbod en dat nog eens in combinatie met het verbod op terrasverwarming. Dat doen wij in dit land met ondernemers, terwijl een recessie dreigt. Gelukkig hebben wij uit de mond van Hare Majesteit namens het kabinet kunnen horen dat er een subsidieregeling voor zonneboilers komt. Daar zijn wij natuurlijk heel blij mee. Ik feliciteer het kabinet overigens ook, maar vooral de PvdA, omdat het erin is geslaagd om met behulp van de vliegtaks de groei op Schiphol sinds twintig jaar tot absolute stilstand te brengen. Wederom een prestatie, ook van deze minister. En ik feliciteer de PvdA en het kabinet ook met het akkoord met de transportsector van vlak voor de zomer waarin de dieselaccijns, ondanks alle protesten, gewoon is blijven staan. Dat was ook zo'n lang gekoesterde wens van de PvdA.

Intussen luiden vooral de kleine transportondernemers de noodklok. De rendementen in het internationale transport zijn vandaag de dag op een historisch dieptepunt beland, reden genoeg om hard aan de bel te trekken. Maar wederom: niets daarvan. Kleine transportondernemers moeten hard vechten om hun hoofd boven water te houden, maar Brussel is verstrikt in allerlei groenboeken voor transport die niets met verbetering van de concurrentiepositie of van de logistieke keten te maken hebben maar des te meer met verhoging van de kosten. Wij struikelen in Europa nu al over milieustickers, tolheffingen, enzovoorts, die geen enkel aantoonbaar milieueffect hebben. En dan komt er ook nog eens dat waanzinnige plan van de internalisering van externe kosten bij en de Lkw Maut die per 1 januari omhoog gaat met geen ander doel dan de Duitse staatskas te spekken. Geld dat in Europa beschikbaar is voor grensoverschrij-

dende infraprojecten gaat voor 85% naar binnenvaart en spoor, terwijl het gezamenlijke marktaandeel 45% is. Wegtransport zit aan alle kanten in de verdomhoek. En dat wordt nog erger. De Commissie heeft aangekondigd, te overwegen dat bij de herziening van het beleid in 2010 de invloed op klimaat en milieu bij de beoordeling infraprojecten de belangrijkste rol gaat spelen. Dus niet de mate waarin projecten bijdragen aan verbetering van de logistieke keten of infrastructuur, neen, het gaat om milieu en klimaat. En als we niet uitkijken gaat Brussel straks transnationale fietspaden sponsoren of huifkarroutes in het Schwarzwald of in Drenthe. Dan in Nederland. In Nederland is de minister druk bezig met het geldverspillende project rekeningrijden. Met snelwegpanorama's, spitsmijden en cursussen treinreizen voor bejaarden. In Nederland is dit kabinet tot op de dag van vandaag in strijd met aangenomen moties bezig om een kop te zetten op Europese regels. Dat gebeurt met de Kaderrichtlijn water, Natura 2000 en met de Vogel- en habitatrichtlijn. Als je dit overziet, vraag je je af waar dat gevoel van urgentie vandaan komt. Ik denk dat wij moeten concluderen dat niets hebben geleerd van de misère rondom de luchtkwaliteitregels waarmee de infrastructuur in Nederland gedegen op slot werd gezet. Terwijl het van Europa nog helemaal niet hoeft, wil Nederland al vanaf 2009 geluidsproductieplafonds voor het spoor in Nederland invoeren. Nogmaals, dit lijkt mij regelrecht in strijd met aangenomen moties om een kop op Europese regels te zetten en daar niet op vooruit te lopen. In plaats van dat we het bronbeleid eerst effectief regelen doen we precies wat we met luchtkwaliteit en al die andere probleemonderwerpen hebben gedaan: wij zetten de ruimtelijke ordening op zijn kop zonder dat wij de consequenties kunnen overzien. Over een paar jaar zitten wij met zijn allen jankend om deze tafel omdat het zo erg is dat wij nergens meer over het spoor kunnen rijden met onze goederentreinen. Wij verzuipen dan in allerlei rapporten, berekeningen en metingen. Of, en dat doen we met de luchtkwaliteit, we verzinnen allerlei juridische goocheltrucs om er weer onderuit te komen.

De VVD-fractie wil graag van deze minister de keiharde toezegging dat het blijft bij effectief bronbeleid. Daar zijn wij een groot voorstander van, desnoods met geluidsafhankelijke gebruiksvergoeding, maar niks anders. Wij willen de keiharde toezegging dat Nederland niet vooruit gaat lopen op Europa.

Dank aan de minister voor het adequate verslag van de Informele Transportraad. Dank ook voor de fiches. Mijn fractie vindt de kwaliteit van de informatievoorziening aanzienlijk verbeterd. Wij waarderen de inzet van het kabinet bij de totstandkoming van de Single European Sky. Ik weet dat de minister hierover hetzelfde als de VVD-fractie denkt, maar het gaat veel te langzaam. Er zijn grote slagen te maken, niet alleen voor de luchtvaartmaatschappijen en de passagiers maar ook voor het milieu. Als de commissie echt groen wil worden, moet zij de cabotage fatsoenlijk regelen en niet vervallen in hobbyprojecten en allerlei soorten flauwekul die voor het milieu niets doen maar wel voor de portemonnee.

In een aantal fiches wordt de proportionaliteit van Brussels beleid negatief beoordeeld. Wij waarderen overigens de transparantie die ook hier het kabinet geeft. Ik wil de consequenties daarvan van de minister horen: zolang die proportionaliteit niet in orde is, gaan wij niet akkoord met de voorgestelde maatregelen. Wij willen een keiharde toezegging dat in geen enkel geval en onder geen enkele omstandigheid de administratieve of bestuurlijke lasten voor bedrijven en lidstaten worden verhoogd.

De VVD-fractie heeft zich eerder hardgemaakt voor voldoende veilige parkeerplaatsen voor de transportsector, maar nu lees ik in de krant over allerlei gehannes rondom de bewegwijzering. Wij kunnen ons in deze tijd waarin recessie op de loer ligt toch niet bezighouden met dit soort zaken? Spijker gewoon een paar van die bordjes langs de weg. Als de minister dat leuk vindt, klim ik graag met hem samen de ladder op. Dit moet gewoon worden geregeld. Wat is dat voor geleuter! Collega Roemer

merkte ook al op dat het aandeel voor Nederland uit de infrafondsen te laag is. Ik lees dat er voor de IJzeren Rijn 7 mln. beschikbaar is. Dat is een schijntje als je ziet wat er in Europa naar andere infraprojecten gaat. Het is het mogelijk dat wij als grootste nettobetaler aan de EU zo weinig geld uit Brussel kunnen lospeuteren? Dat moet anders. Ik hoor graag de visie van de minister hierop.

Ik sluit mij van harte aan bij alles wat gezegd is over de truckerruns. De motie moet worden uitgevoerd. Punt uit. Regel dat.

De **voorzitter**: Voordat de minister zal antwoorden, houdt de heer Vendrik zijn eerste termijn.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dank u wel. Ik was even in de plenaire zaal bij de verklaring van de minister-president en de minister van Financiën over de toestand op de financiële markten.

Ik ben nieuw hier. Ik vervang de heer Duyvendak. Zelfs bij GroenLinks blijven auto's en vrachtwagens het voorrecht van jongetjes. Daar verandert dus niets in. Ik snap de verbazing van de heer Van Heugten over het standpunt van de VVD over die boetes. Liberalen hebben ongelooflijk veel verstand van het prijsmechanisme, maar dat stopt bij auto's, alcohol en sigaretten. Dan houdt dat hogere inzicht in prijsprikkels en heffingen op; het verruimende effect van vrije prijsvorming en vrije markten. Maar ik neem dit de heer De Krom niet kwalijk. Iedereen heeft zijn tekortkomingen. Dat geldt ook voor de richtlijn Eurovignet. Mijn fractie is daar buitengewoon ongelukkig mee. Per interruptie gaf ik daar al iets van prijs. Volgens mij zijn er een paar problemen. Wil de minister hierop reageren? Ik begrijp dat Nederland kiest voor de beperkte variant. Alleen kosten van infrastructuur mogen worden doorgerekend aan het vrachtverkeer. Mijn fractie bestrijdt dat dit een juiste keuze is. Ik wens zeer dat de Nederlandse regering de tweede optie van de EC kiest, namelijk dat de externe kosten in combinatie met de infrastructuurkosten en andere kosten mogen worden doorgerekend aan het vrachtverkeer.

De EC heeft zelf een voorstel gedaan om de uitstoot van het broeikasgas CO₂ buiten de richtlijn te laten. Met andere woorden: dat mag geen grondslag zijn voor een eventuele nationale heffing die gedekt wordt door deze richtlijn. De verwijzing wordt vervolgens gemaakt naar het huidige emissiehandelssysteem dat in de toekomst uitgebreid wordt naar transport via deelname van de oliemaatschappijen aan dat systeem. Ik heb in een ander woordvoederschap meegemaakt hoe dat Europese emissiehandelssysteem functioneert. Daar worden wij niet vrolijk van. De korte weergave van het voorafgaande is dat het niet goed functioneert, het werkt nauwelijks remmend op uitstoot van CO₂. Ik vind het veel te voorbarig om de EC te steunen in het niet opnemen van CO₂ als fundament voor eventuele prijsdifferentiatie. Niet doen, houd dat instrument open. U weet hoe de hazen lopen als de oliemaatschappijen op Brussel gaan drukken om het ETS op te pompen. Er komt dan veel te veel aanbod van emissiecertificaten. De prijs wordt dan te laag, waardoor het idee van het hanteren van het prijsmechanisme ten gunste van de bestrijding van klimaatverandering als zaad op de rotsen valt. Alstublieft kabinet, houd die optie op tafel en corrigeer op dit punt de Commissie. Pas als volstrekt duidelijk is dat het ETS in de toekomst inclusief oliemaatschappijen voor het vrachtverkeer meebetalen aan de kosten van klimaatverandering en als dit volkomen transparant functioneert, is het logisch om CO₂ niet langer op te nemen in nationale heffingen die vallen onder deze richtlijn. Als volgens de richtlijnen de vaste kosten voor vrachtverkeer worden omgezet in een variabele prijs, komt dat neer op een tarief van 1 cent per kilometer. In de voorgestelde richtlijn mag niet meer dan 2 cent tijdens de spits worden gerekend. Daar gaat geen enkele prikkel van uit. In de nota Anders betalen voor mobiliteit wordt uitgegaan van een mogelijk spits-tarief van 11 cent. Als dit maximum dat de richtlijn voorstelt niet radicaal

wordt gewijzigd, is de aankomende kilometerheffing een bot instrument en een verloren zaak. Kabinet, grijp in. Laat minimaal lidstaten zélf bepalen hoe de spitsheffing wordt vormgegeven, op welke wegen deze geldt en wat de hoogte is. De richtlijn gaat niet over personenauto's, maar te vrezén valt dat zij haar schaduw vooruitwerpt voor het personenverkeer. Als de minister bepleit dat CO₂-uitstoot van vrachtverkeer via emissiehandel beprijsd moet worden, geldt dat dan straks ook voor personenauto's? Ik hoop niet, want dat gaat te lang duren. Kan de minister mij garanderen dat de keuzes die nu rondom het vrachtverkeer worden gemaakt geen gevolgen hebben voor de wijze waarop straks de externe kosten voor het personenverkeer in de kilometerprijs verdisconteerd kunnen worden?

Er is een motie-Van der Ham/ Duyvendak aangenomen waarin het kabinet wordt uitgenodigd met nadere voorstellen te komen voor differentiatie van de milieukosten, te verwerken in de scenario's voor de kilometerheffing. Wij hebben al gerappelleerd over uitvoering van deze motie. Op een ander moment komen wij daarop terug, maar hier is van belang dat CO₂ in de differentiatie een cruciale rol moet spelen. Daarom hameren wij erop dat het kabinet op dit punt de richtlijn openbreekt. Je mag verwachten dat stoffen die wel in de richtlijn reden voor differentiatie zijn – stikstof en fijnstof – met de komende technologie de komende jaren fors worden teruggedrongen. Dat gaat de goede kant op. De richtlijn geeft op dat punt een extra stimulans, maar bij CO₂ gaat het fout. De uitstoot van CO₂ van het vrachtverkeer stijgt. Als je nu CO₂ als grondslag voor differentiatie buiten de orde verklaart via deze richtlijn, hebben wij straks geen instrument in handen, behalve dat moeizame ETS-systeem dat nu al niet doet wat het moet doen. Tot ver na 2020 zal CO₂ een cruciale factor worden voor het beprijzen van het vrachtverkeer. Dat hebben wij keihard nodig en zeker dit kabinet met zijn kilometerheffing en keiharde klimaatdoelstellingen. Er is werk aan de winkel. Wat de fractie van GroenLinks betreft, mag de minister heel veel gas gaan geven.

Antwoord van de minister

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar vragen. Verschillende leden spraken bij de internalisering van de externe kosten over de noodzaak om andere modaliteiten mee te nemen. Eerder heb ik de Kamer toegezegd dat ik mij daarvoor zal inzetten en ik heb dat in La Rochelle duidelijk gedaan. Ik heb benadrukt dat wij ons niet tevreden zullen stellen met een aanpak die zich beperkt tot alleen het wegvervoer. Bovendien heb ik aangegeven dat de voorgenomen maatregelen kritisch moeten worden getoetst op hun echte effecten voor de economie en het milieu. Bij de internalisering van de externe kosten van vervoer, onderdeel van het pakket duurzaam vervoer waarvan ook de huidige herziening van het Eurovignet deel uitmaakt, bepleit de Commissie nu ook een aanpak die zich uitstrekt over alle modaliteiten. Ik ondersteun deze brede blik. Men staat hierbij voor een specifieke uitdaging, zoals het terugdringen bij het spoor, de scheepvaart en luchtvaart van geluidshinder, luchtverontreiniging en klimaatverandering. Voor de aanpak van ongewenste externe effecten van het vervoer verwijst de Commissie naar de mogelijkheden die de reeds bestaande Europese wetgeving biedt om de negatieve effecten aan te pakken. Verder wil de Commissie de komende achttien maanden meer concrete voorstellen op dit punt doen. Ik wijs voor de luchtvaart op Europese regels betreffende het opleggen van operationele beperkingen aan lawaaiige vliegtuigen, het besluit om luchtvaart in een Europese ETS (Emissions Trade Scheme) op te nemen en een nieuwe richtlijn inzake luchthavengelden waardoor kan worden gedifferentieerd op het vlak van luchthaventarieven op grond van milieuprestaties van vliegtuigen. Voor de luchtvaart komt nog de besluitvorming voor Single European Sky II-pakket dat voor meer efficiency, beheer en gebruik van het

Europese luchtruim moet leiden. Dit is goed voor de economie en het milieu: minstens 10% minder vliegkilometers met dezelfde passagiers. Er komen ook nieuwe voorstellen om de uitstoot van andere broeikasgassen aan te pakken.

Er bestaat al een reeks Europese wetten op het vlak van de maritieme veiligheid. Als blijkt dat IMO (Internationale Maritieme Organisatie) in 2009 onvoldoende vooruitgang heeft geboekt, zal de Commissie voorstellen doen om klimaatmaatregelen voor de scheepvaart op Europees niveau te nemen en te onderzoeken of de scheepvaart kan worden opgenomen in het ETS-systeem.

Voor het spoorvervoer bestaat momenteel de mogelijkheid voor het doorberekenen van externe kosten op basis van de richtlijn 2001/14/EG. Daarbij komen concrete voorstellen van de Commissie om de geluidsoverlast, veroorzaakt door bestaand spoorwegmateriaal, aan te pakken.

De Commissie zal bij de internalisering van de externe kosten naar de andere modaliteiten kijken. Veel Europese collega's zijn het hiermee eens.

De heer **Van Heugten** (CDA): Heeft de Europese Commissie ook bedacht dat er een koppeling bestaat tussen de invoering van een aantal maatregelen om te voorkomen dat een belasting voor de ene modaliteit eerder of later wordt geheven dan voor een andere modaliteit?

Minister **Eurlings**: De uitdaging is tweeledig. De internalisering is geloofwaardig als de effecten duidelijk zijn en voor alle modaliteiten geldt. Tevens moet onderlinge extra concurrentie worden voorkomen. Voor deze punten is nadrukkelijk aandacht gevraagd, maar omdat er veel verschil van mening was tussen de diverse deelnemers het is te vroeg om de precieze ingangsdata van maatregelen te noemen. Het Franse voorzitterschap gaat nu op basis van de gedachtevorming na hoe het verder moet. Ik meen dat de kans groot is dat niet alle conclusies tijdens het Franse voorzitterschap getrokken kunnen worden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In het nieuwsblad Transport staat: experts van 27 EU-ministers, waaronder Camiel Eurlings, onderhandelen deze week over een Gemeenschappelijke tekst. Daarin staat dat alle vervoermodaliteiten eerlijk, efficiënt en evenwichtig zullen worden aangeslagen. Klopt dit?

Minister **Eurlings**: Dit is niets anders dan het voorbereidende werk voor de Raadsconclusies. Er liggen in de Raad van Europa conceptconclusies voor waarover gesteggeld kan worden. Je probeert coalities te vormen om iets in de eigen richting veranderd te krijgen. Het helpt zeer als er goed voorwerk is verricht. Wij hebben onze punten in La Rochelle naar voren gebracht. Ook volgens de Franse staatssecretaris moeten er na de discussie in La Rochelle nog veel bruggen worden geslagen voordat iedereen op een lijn zit. Wel zien met ons veel landen dat punt van meer modaliteiten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Is het risico van zo'n brede aanpak dat wij eindeloos op elkaar gaan wachten? Als de minister zich een deadline stelt, moet er een scherpe richtlijn liggen. Als dat niet het geval is, moet een inforonde met het vrachtverkeer worden gestart omdat daar de meeste problemen zitten.

Minister **Eurlings**: Het is, wat die laatste conclusie betreft, de vraag welke problemen je precies definieert. Ik heb geprobeerd voor de andere modaliteiten aan te geven wat er speelt en wat de uitdagingen zijn. U kunt van mij verwachten dat ik mij inzet voor de totstandkoming van een eerlijk instrument dat het milieu helpt en de economie niet kapot maakt. Ik wil zeker voorkomen dat eindeloos discussiëren betekent dat er nooit wat

ondernomen wordt, maar ik kan geen garantie geven wanneer er duidelijkheid komt. Ik zou willen dat ik 27 landen aan een touwtje had! Zo werkt het niet in Europa.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat snap ik. Ik kan de minister alleen maar aanspreken op zijn verantwoordelijkheid: de keuze die hij maakt. Als hij kiest voor een brede aanpak waarbij alle modaliteiten onder de richtlijn moeten vallen – en dat moet allemaal per sector worden uitgediscussieerd – bestaat het risico dat dit lang zal duren. Laten wij eerlijk zijn. En als dit niet het geval is, hoor ik graag een deadline. Tot wanneer blijft deze brede keuze overeind? Voor wanneer moet dit geregeld zijn?

Minister **Eurlings**: Ik kan en wil geen deadline geven. Dit heeft grote gevolgen en het moet in één keer goed zijn. Anders gooien wij onze geloofwaardigheid te grabbel. Het Franse voorzitterschap wilde dit in het voorjaar snel intikken, maar zegt nu zelf dat er meer tijd nodig is om het goed te doen. De heer Vendrik wijst op de keerzijde van een brede benadering waardoor onlosmakelijk een verdere vertraging kan ontstaan. Die zorg kan ik wegnemen. Ik zal hierop toezien. Als eenmaal de principiële keuze voor een brede aanpak is gemaakt, kan in de uitwerking volgtijdelijkheid worden gevonden. Duidelijkheid over de volgorde kan ik nu niet geven. Daar kom ik op terug. Nogmaals: het wordt geen verbreding om afstel te krijgen. Daar kunt u mij op aanspreken.

De heer **De Krom** (VVD): De rendementen in het internationaal goederenvervoer waren verleden jaar min 1,2%. De eerste helft van het jaar daalden ze tot min 4%. Die van het binnenlandse vervoer waren verleden jaar 1,2%; dit is terug naar min 0,7%. De transportsector zit dus in het rood. Welke bijdrage levert internalisering van externe kosten aan de verbetering van de positie van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer, namelijk het transport over de weg? Daar moeten de minister en de Commissie zich toch mee bezighouden?

Minister **Eurlings**: Ik zeg niet voor niets dat er twee uitdagingen zijn: de economie mag niet uit het oog verloren worden en bezien moet worden hoe effectief maatregelen voor het milieu uitpakken. Hiertoe moet een breed gedragen regeling komen die door veel landen wordt ingevoerd. Voor de uitwerking daarvan moet gezamenlijk met andere landen worden opgetrokken. Het gevolg kan een meer eenduidige Europese benadering zijn in plaats van het voorbeeld waarin een land de Maut verhoogt en een ander land niets doet.

De heer **De Krom** (VVD): Als het gaat over harmonisatie van systemen vinden de minister en de VVD-fractie elkaar. Hij weet echter waar dit gedoe op uitdraait, namelijk verhoging van de kosten. Hoe je het ook wendt of keert. Het idee is dat de transportsector, het vrachtverkeer, niet genoeg bijdraagt om de externe kosten te compenseren. Over de baten van het goederenvervoer hebben wij het nooit, maar die zijn voor onze economie en de werkgelegenheid van ook onze transporteurs van wezenlijk belang. Ik hoor alleen maar dat gezegd wordt dat ze meer moeten gaan betalen. Wanneer hebben Kamer en kabinet door dat veel (kleine) transporteurs bijna omvallen? Dat is de situatie van vandaag. Als we niet uitkijken gaan we naar een recessie. Dan verhoog je toch niet de kosten?

Minister **Eurlings**: Als u dat zo zegt, had u met meer positivisme het Dieselakkoord mogen bejegenen. Daarin staat dat deze regering de lasten voor de sector niet verder zal laten oplopen. Bij die discussies bleek dat de eigen rijders, soms binnen de sector zelf, niet voldoende of niet op tijd gecompenseerd worden voor stijgende grondstofprijzen. De sector heeft het moeilijk en daarom wil ik voorkomen dat Europa, ook in de toekomst,

niet gezamenlijk optrekt en dat bijvoorbeeld na Duitsland ook Frankrijk een torenhoge Maut invoert. Onze sector draagt honderden miljoenen euro's in Duitsland af aan de Maut. U gaf al uw perceptie van wat in dat land met dit geld gebeurt en dat heeft weinig met milieu te maken. Nogmaals: als een goede balans tussen economie en milieu kan worden bereikt door gezamenlijk op te trekken, is er sprake van een win-winsituatie. Het gezamenlijke besluit moet dan in die zin goed uitvallen en bij de invoering moet de benadering gelijk zijn, in elk geval tussen de landen in dit deel van de EU. Wij zijn alert en wij zullen hierover nog met elkaar komen te spreken.

De heer **Van Heugten** (CDA): GroenLinks zegt dat snel moet worden begonnen omdat er anders geen milieueffecten optreden; als er geen harde datum genoemd kan worden, moet Nederland alleen beginnen. De VVD zegt dat vooral niets gedaan moet worden omdat dit tot enorme kostenverhoging voor onze sector leidt. Het internationale vervoer via het merendeel van onze schepen, treinen en auto's vindt niet over Nederlands gebied plaats. Daarom kan ik de stelling van de minister handhaven dat wij ervoor moeten zorgen dat een uitgebalanceerd pakket ontstaat, waarbij juist de sector waarover de heer De Krom spreekt, belang bij heeft. Ook de heer Vendrik staat voor dat belang. Als er geen redelijk pakket komt, wint het milieu daarbij niets. Onze inzet is dat er een samenhangend pakket moet komen voor de modaliteiten. Wij moeten meedoen met dit pakket omdat er anders geen invloed wordt uitgeoefend op de kostenontwikkeling en het milieu.

De heer **De Krom** (VVD): Bedankt voor deze toelichting namens de minister. Dat is altijd prettig. De minister sprak over het Dieselakkoord, maar dat was geen Dieselakkoord: de accijnsverhoging is gewoon blijven staan. Er trad geen verbetering voor de sector op, maar een verminderde verslechtering. Dat is mijn perceptie van dat akkoord en de kleine transportondernemers die ik heb gesproken denken daar ook zo over.

Minister **Eurlings**: De heer De Krom heeft wederom niet het punt gemaakt over verdere lastenverhogingen. De sector heeft met het akkoord ingestemd. Ik sprak al over extra dingen – zoals de imagocampagne – voor de sector, waarover ook de kleine transportondernemers zich positief uitspraken. Wij zijn doende met een verdere uitwerking hiervan. Ik ben het met de heer Van Heugten eens. Ik weet dat de sector in milieu, in vergroening, wil investeren. Ik heb de Franse minister erop gewezen dat, toen wij spraken over de retourcabotage, onze sector relatief al schoon is en daarin verder wil investeren. Het moet echter een reëel verhaal zijn. Om ervoor te zorgen dat het reëel blijft moet je positief blijven meepraten. Ik wil enige opmerkingen maken over de herziening van het Eurovignet. Wij kijken naar infrastructuur, geluid en luchtkwaliteit. Wij zijn voorzichtig met de invoering hiervan, maar als men wil, is er veel ruimte voor heffingen. De Commissie wil geen CO₂-component, niet alleen omdat effectief bronbeleid voorop staat, maar omdat een CO₂-normering voor vrachtwagens niet bestaat. Het is dus niet mogelijk om toerekening op dit punt vorm te geven. In het licht van de ambitieuze klimaatdoelstellingen wordt op tal van andere manieren gezien hoe het denken over de CO₂-component op een hoger plan kan worden getild. De Commissie wil onderzoek hiernaar verrichten en komt hierop terug. Zij stelt bovendien dat de uitstoot van CO₂ rechtstreeks verband houdt met het brandstofgebruik. De Commissie is voornemens om een voorstel in te dienen om de algemene richtlijn inzake belasting op energieproducten aan te passen. De evaluatie van de richtlijn in 2013 kan worden aangegrepen om alsnog te bezien of de aanpak effectief is en of nog iets met die internalisering moet worden gedaan. Ik merk ook nadrukkelijk op dat wij het Karinthiëvoorbeeld niet mogen vergeten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Inhoudelijk ben ik het niet eens met de minister, maar ik wil mij richten op het procedurele punt. De minister spreekt over de ETS-optie en zegt dat het lastig is omdat er nog geen CO₂-normering voor vrachtwagens bestaat. Ik zou zeggen: regel dat eens een keer. Europa wacht hier al jaren op. Waarom is dat geen voorwaarde voor een andere route? Ik lees de brief van de minister als een politieke keuze om CO₂ definitief buiten de richtlijn-Eurovignet te houden. Als het anders is hoor ik dat graag. Onze vragen daarover zijn duidelijk, maar helaas verkeerd beantwoord. Ik snap het als de boodschap van het kabinet is dat de Europese Commissie zo snel mogelijk het vrachtverkeer in Europa moet laten meebetalen, gevarieerd naar CO₂-uitstoot, maar dat het kabinet nu al de Commissie steunt in haar keuze om het Eurovignet niet CO₂-relevant te maken waarbij gesteund wordt op een wrak toekomstig ETS-systeem waarvan de effectiviteit eerst bewezen moet worden, snap ik niet.

Minister **Eurlings**: De Europese Commissie heeft in het verleden niet de verdenking op zich geladen dat zij in deze richting niet voortvarend handelt. Sterker nog, wij vonden dat er op de rem moest worden getrapt omdat rekening moet worden gehouden met de verwerking door de sector. De Commissie heeft gezegd dat deze maatregel nu niet effectief kan zijn omdat er momenteel geen normering is. U kunt wel zeggen dat die ontwikkeld moet worden, maar dan ben je jaren verder en dat houdt in dat je geen andere maatregelen op het gebied van internalisering kunt nemen. Ik vind het een teken van kracht dat de Commissie breed de mogelijkheden en de effecten daarvan wil onderzoeken, waarbij ik weer wijs op het Karinthiëvoorbeeld. Ook ik vind dat men in de richting van een dergelijke normering moet werken en ik zal daarvoor pleiten. Verder wijs ik erop dat CO₂-onvriendelijke vrachtwagens er niet goed van afkomen. Er zit al een rem op CO₂-uitstoot via de accijnzen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In eerste termijn gaf ik al aan dat CO₂-uitstoot op termijn het grootste probleem is. Alle scenario's wijzen op stijging. Ik snap niet dat u nu al de Commissie toestemming wilt geven om die uitstoot buiten het Eurovignet te houden. U suggereert dat u daarmee geen genoegen neemt en daar ben ik blij mee. Ik zou echter tot de Commissie zeggen: houd die optie op tafel en ga als de sodemieter werken aan mogelijkheden om CO₂-uitstoot voor vrachtwagens in Europa te normeren. Dan komen wij nog ergens; maak het in ieder geval een potentieel onderdeel en sluit dat nu niet uit. Zijn wij het daarover eens, minister Eurlings?

Minister **Eurlings**: Ik heb niet uitgesloten dat wij bij de herziening in 2013 alsnog voor die keuze worden gesteld. De Commissie zegt nu dat het mooi klinkt, maar dat het niet kan omdat er geen normering is. Ik zei al dat dit jaren duurt voordat deze er is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Als u dit belangrijk vindt kunt u ervoor zorgen dat het op de agenda van de Europese Raad komt. Dát is politiek maken, minister Eurlings, en dat had ik van u verwacht. Als u dit met mij belangrijk vindt, gaan wij dit regelen. Het zal zeker een paar jaar duren. Het wordt een lastige en ingewikkelde politieke strijd. De industrieën vinden dit lastig, ze hebben er geen zin in, maar allemaal tot je dienst: wij gaan er iets van proberen te maken. Dan kunnen wij het in een paar jaar regelen en dan kan het ook een optie zijn op termijn als variant in deze richtlijn. Maar sluit het niet uit. Laten wij er een politiek gevecht van maken. Wij willen toch allemaal dat klimaatveranderingen worden aangepakt? Wij zien toch dat de CO₂-uitstoot van het vrachtverkeer toeneemt? Het gaat toch de verkeerde kant op? Er moet toch iets gebeuren?

Minister **Eurlings**: U hebt mij het woord «industrieën» niet een keer horen noemen. Ook het verleden toont aan dat deze regering zich niet geremd voelt door de industrie. Nederland pleit steeds als eerste in de Unie van 27 voor strenger bronbeleid. Nederland pleit als eerste voor strengere normen, tegen de piepende industrie in. U moet echter niet van mij vragen dat ik een soort Don Quichot word die, al vechtend tegen windmolens, denkt dat hij een wereld wint. Op het moment waarop deze regeling niet effectief kan zijn, houd ik de kluit voor de gek als ik doe alsof dit wél het geval is. Verder wil ik voor uw wat emotionelere interventie deze spiegel voorhouden: het risico bestaat dat de richtlijn jarenlang in de mottenballen terechtkomt en u creëert een enorme sta-in-de-weg voor een onderzoek van de Commissie naar wat wél effectief kan zijn, zoals de energierichtlijn en het ETS-systeem. Omdat CO₂-uitstoot gelinkt is aan brandstofgebruik bestaat een natuurlijk incentive om beter te presteren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wijs op de brandstofmotoren en de afspraken bij Euro 4 en 5. Die slaan toch ook op CO₂-uitstoot? Dan is er toch sprake van een koppeling?

De heer **De Krom** (VVD): Zitten we hier in de Milieuc commissie of in die van Verkeer en Waterstaat? Gaan we het hier over transport en logistiek hebben of over CO₂-uitstoot?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het gaat over inwoners van Nederland en Europa.

De heer **De Krom** (VVD): We hebben het hier over transport en daar zit deze minister voor. Nu wil ik een verhaal horen over hoe de Europese Commissie en deze minister ervoor zorgen dat de transportsector recht overeind blijft staan.

Minister **Eurlings**: Ik heb al betoogd dat er vele incentives en systemen zijn die positief uitwerken voor motoren met een verminderde CO₂-uitstoot en accijns is daar een van de middelen voor. Brandstofgebruik en CO₂-productie hebben een samenhang. Door de hoogte van de brandstofprijzen wordt de industrie geïnspireerd om zuiniger motoren te ontwikkelen. Ik weet dat de uitstoot van CO₂ mevrouw Roefs zeer aan het hart gaat. Het is een kans dat de Commissie andere manieren beziet om de schone vrachtauto's te stimuleren en die welke veel CO₂ uitstoten een malus te geven. Je komt daar momenteel met de instrumenten van internalisering niet aan toe omdat er geen normering bestaat. Dit is de realiteit.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voor mij is dit essentieel. Ik wil zeker weten dat de manier waarop wij een kilometerheffing willen invoeren past bij wat in Europa wordt afgesproken. Ik wil dus graag begrijpen hoe bijvoorbeeld de Maut die varieert per Euro 4 en 5 in dit systeem past. Of zijn de Duitsers nu in alle staten omdat wat wij zullen afspreken niet meer past in hun systeem?

Minister **Eurlings**: Ik heb veelvuldig gesproken met minister Tiefensee en hij was niet in alle staten. Duitsland ziet geen probleem, althans, dat is mij niet geworden. Wij kunnen zelf ook keuzes maken. Een beletsel kan het variabel maken van het buiten en/of binnen de spits rijden zijn. Om op dat gebied alle vrijheid te houden, hechten wij sterk aan de uitzonderingsmogelijkheid voor het stedelijk gebied die ook in de richtlijn is opgenomen. Waar komt congestie voor? Natuurlijk in het stedelijk gebied en de Randstad. Wij hebben veel graden van vrijheid bij het maken van keuzes op dat punt. Waarom hikken wij tegen de congestiekosten aan? Zij kunnen tot megabedragen leiden en ik wijs weer op het Karinthiëvoorbeeld. Vrachtwagens

mijden al zoveel mogelijk de spits en wij willen dit verder stimuleren met gedifferentieerde tarifiering, onder andere door het opzetten van de 24 uurslogistiek en venstertijden. Ik ben er echter huiverig voor om dit met een gigabedrag per kilometer aan congestiekosten op te plussen. Daarom heb ik hier een duidelijke lijn getrokken.

Het is voor de geloofwaardigheid van een milieumaatregel belangrijk als men zich ervan vergewist dat geld ook in het milieu wordt geïnvesteerd. Als wij dit door Europa laten dichttimmeren doen wij onze eigen begrotingsvrijheid geweld aan, hetgeen een geweldige precedentwerking kan inhouden. Daarom staat het kabinet erop dat Nederland zelf een dergelijke afweging maakt. Men kan niet in de plaats treden van de nationale regering. Wel kan ik mij vinden in een sterke aanbeveling van de Commissie om in een maatregel die werkelijk iets voor het milieu betekent te investeren.

De heer **Van Heugten** (CDA): De Europese Commissie stelt dit oormerken voor en ik begrijp dat daarover in La Rochelle gesproken is. Wat zijn de meningen daarover in de rest van Europa?

Minister **Eurlings**: Een heel klein aantal landen is voor oormerken. Alleen al om die reden is dit een mission impossible. Ik heb wel veel landen horen benadrukken dat het belangrijk is voor de geloofwaardigheid om te voorkomen dat landen hun kas spekken. Ik heb hoop dat wij op dat punt de stevige lijn van de Commissie kunnen bereiken, maar er moeten coalities worden gesmeed. Het is echter ongewis. Aan het eind van de discussie was het wel duidelijk dat er veel verschillende meningen zijn.

Het is mogelijk dat verschillende lidstaten gebruik maken van de bestaande tolsystemen om een toekomstige internalisering vorm te geven. Wij kunnen ons systeem van Anders betalen daarvoor gebruiken. Het heeft geen zin om twee systemen naast elkaar op te tuigen. Hoe zit het met het ERTMS? Er is succes geboekt met de TEN-T-financiering samen met Duitsland en Italië. Zwitserland kan als niet-EU-land geen aanvraag doen voor TEN-T-financiering. Zwitserland heeft de op 15 juni 2007 geopende Lötschertunnel al van ERTMS voorzien. Samen met de Betuweroute is dit het ERTMS-deel van de grote corridor.

Ik ben het eens met de opmerkingen over de digitale tachograaf. Dit is een complexe situatie. Analoog werden minder dan 28 dagen gecontroleerd. Nederland zal zich bij de herziening die voor ons een versimpeling van de regeling moet zijn, met kracht inzetten voor het aanpakken van deze overdreven manier van terugkijken. Dit zal betekenen dat de regeling zelf vereenvoudigd moet worden. Ik kan hierop niet vooruitlopen, maar ik ben het eens met de leden die zeggen dat nu sprake is van een overdreven aanpak.

Er is samen met België een subsidie voor de IJzeren Rijn aangevraagd van 376 mln. in het meerjarenprogramma 2007–2013. Het bedrag is niet toegekend. Het is een Prioritair Project maar de Commissie vindt het project nog niet rijp genoeg om zich al op zo'n groot bedrag vast te leggen. Zij heeft de financiële steun beperkt tot een bijdrage van 7 mln. aan studiekosten. Zodra de komende jaren meer zekerheid ontstaat over het project kan in de midterm review van het meerjarenprogramma rond 2010 een nieuwe aanvraag worden ingediend.

De truckerruns zijn een aangelegen punt. Op 19 juni is op hoog niveau met de sectorvertegenwoordigers van truckerruns gesproken. Dit is schriftelijk verwoord aan Eurocommissaris Tajani. Ik heb hem gevraagd, mee te werken aan een mogelijke uitzondering. Naar aanleiding van mijn brief heeft tijdens de zomermaanden intensief ambtelijk overleg plaatsgevonden tussen medewerkers van mijn ministerie en de Europese Commissie. Ik heb de heer Tajani hierop in La Rochelle aangesproken en hij heeft mij toegezegd, hieraan aandacht te besteden. Het overleg met de medewerkers van de Commissie heeft geresulteerd in een uitgebreid voorstel van

uitzondering van rij- en rusttijden, gebaseerd op artikel 14 van de betreffende verordening. Dit voorstel kan op instemming van de Nederlandse rechter rekenen. Ondanks het gegeven dat veel lidstaten het fenomeen truckerruns (nog) niet kennen heeft bespreking op Europees ambtelijk niveau geen tegenstand opgeleverd. Ik moet op het definitieve antwoord van de Commissie wachten en ik zal u daarover stante pede inlichten. Ik weet dat de heer Roemer hierover op zijn website in stevige bewoordingen heeft gesproken maar nogmaals, wij zijn hier hard mee aan de slag en ik ben niet zonder hoop.

De heer **Roemer** (SP): Die bewoordingen hadden met name te maken met uw eerste brief en uw eerste reactie daarop waarin stond dat men de werkroosters maar moest aanpassen. Ik zal een pluim op de site zetten als het u op zeer korte termijn lukt om de truckerruns te redden. Daar ligt natuurlijk mijn doel.

Minister **Eurlings**: Ik zei al dat dit ons gezamenlijke doel is. Over het wederzijds accepteren van machinisten en locomotieven zijn afspraken gemaakt in 2005 en 2007 met onder andere Duitsland tijdens het Duitse voorzitterschap. De situatie in Venlo, mevrouw Roefs sprak hierover, heeft ermee te maken dat er in een keer kan worden doorgereden zonder rangeren met multisysteemlocs door de verschillende beveiligings- en stroomsystemen. Voor de vervoerders is het een bedrijfs-economische afweging om multisysteemlocs – locs die verschillende spanningen aankunnen – in te zetten. Deze locs zijn duurder in aanschaf, maar voorkomen dat locs gewisseld moeten worden waardoor tijdwinst ontstaat. Daarmee verdienen ze zich voor een deel terug. Voor verkeer naar het zuiden is rangeren onvermijdelijk door de infrastructuur. Vragen over internationaal personenvervoer zal ik betrekken bij het opstellen van de beleidsbrief over internationaal personenvervoer, zoals door de Tweede Kamer is gevraagd in de motie-Verdaas en in het rapport-Koopmans/Cramer. Ik kom hierop nog terug.

Hoe reëel is een subsidiemogelijkheid voor de A74? Zoals ik in mijn brief aangeef, geeft de Commissie aan wegprojecten weinig prioriteit, maar het is niet onmogelijk. Reeds gemaakte afspraken met Duitsland onder andere kunnen in het voordeel van een subsidieaanvraag werken. Ik doe mijn best, maar ik vraag om een realistisch verwachtingspatroon.

Een aantal landen is wat betreft het Single European Skypakket kritisch over de ruimere bevoegdheden die de Commissie zich toe-eigent. De Commissie wil graag voortgang boeken en stelt zich constructief op in de onderhandelingen met de Raad. Wij gaan hier voor en ik ben het met de heer De Krom eens dat er sprake is van een voordeel voor economie en milieu. Het is pure milieuwinst: 10% minder vliegen. Bij de vorming van de Functional Airspace Blocks moeten problemen met het militaire gebruik van het luchtruim nog overwonnen worden. Het VK en Ierland hebben hun samenwerking onlangs versterkt. Nederland behoort nadrukkelijk tot de voorhoede in Europa en neemt het initiatief om met omliggende landen tot een Functional Airspace Block te komen, het FA BEC-project.

Waarom is er zo weinig geld voor de TEN-T? Deze discussie hebben wij al vaak gevoerd. In de voorgaande jaren hebben wij veel geld uit de TEN-T gekregen; 200 mln. voor de hsl-zuid en de Betuweroute. Deze projecten krijgen geen extra geld meer. Nieuwe projecten, zoals de IJzeren Rijn, zijn nog niet rijp voor TEN-T-financiering. Een positieve uitzondering is ruim 81 mln. voor de Maasroute in de periode 2007–2013. Dit bedrag is door de Europese Commissie toegezegd. Het is de tendens om TEN-T-uitgaven steeds meer te concentreren op grote bottlenecks in het Europese vervoernet en met name op het spoor. Hoewel de bottlenecks bij ons minder voorkomen dan in andere landen heeft Nederland er groot belang bij dat ze worden aangepakt. Een sleutelfactor voor Rotterdam is de Europese

vertakking van de Betuweroute. Met een spoorcorridor Rotterdam–Genua heeft Rotterdam een enorm concurrentievoordeel.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb in het kader van de TEN-T ook gevraagd naar de infrastructurele investeringen voor de scheepvaart. Wordt daarbij rekening gehouden met de aanbevelingen van de Tweede Deltacommissie? Kunnen projecten daaruit gefinancierd worden door Europese fondsen? Is de minister bereid dit te onderzoeken?

Minister **Eurlings**: Het antwoord is: neen. De TEN-T is puur gericht op transport en transportinfrastructuur. Wel kunnen wij bezien of werkzaamheden aan transportinfrastructuur in het kader van de klimaatmaatregelen subsidiabel zijn zodat er een soort combinatie ontstaat.

De heer **De Krom** (VVD): Klimaat en milieu worden daarin dus niet meegenomen. Het ijkpunt blijft de bijdrage aan de logistieke keten en aan de transportmobiliteit in Europa. Daar spreken wij over.

Minister **Eurlings**: De Europese Commissie heeft prioriteiten gelegd bij bijvoorbeeld grensoverschrijdend spoor. De strategische keuze is gemaakt om het spoor, met alle technische en juridische hobbels en capaciteitsproblemen, een goed tweede netwerk te laten zijn naast het wegvervoer en de binnenvaart. TEN-T is transport en daarom is er voor de Tweede Deltacommissie in die zin niet veel te verwachten.

Wordt de corridor Rotterdam–Genua pas in 2015 worden gerealiseerd? In de LOI (Letter of Intent) is afgesproken om per 2012 ERTMS op het spoor te realiseren met uitzondering van Oberhausen/Mannheim, waar ERTMS pas per 2015 beschikbaar komt. De infrastructuurbeheerders is gevraagd, een corridorimplementatieplan op te leveren. Momenteel zijn hierover gesprekken gaande. De bedoeling is hierover eind 2008 besluitvorming te bereiken in samenwerking met de EU-coördinator Karel Vinck. Klopt het dat Duitsland en Zwitserland behoefte hebben aan een derde ERTMS-versie? In juli 2008 zijn afspraken gemaakt dat deze versie uiterlijk 2012 beschikbaar komt. Op basis hiervan wordt het corridorimplementatieplan opgesteld. Momenteel vinden intensieve gesprekken plaats tussen infra-beheerders, de Europese Commissie en de heer Vinck over een realistische implementatie van de LOI. Hierbij wordt nadrukkelijk de opinie van de markt betrokken. De vervoerders zijn tevreden met deze opzet.

De heer **Roemer** (SP): De minister schrijft in zijn brief dat het uitgangspunt is dat eventuele wijzigingen op de Betuwelijn van de ERTMS zo beperkt mogelijk worden gehouden. Hij gaat dus uit van wijzigingen, maar wat betekent dit? Lopen wij vertragingen op? Zijn er meerkosten? Kunt u inzichtelijk maken wat dit voor de Betuwelijn betekent? In het verleden hebben wij genoeg ellende gehad.

Minister **Eurlings**: En daarom zetten wij ons stevig in. Tijdens de Rotterdamse conferentie over de hoge snelheid op het spoor heb ik benadrukt dat Nederland niet gestraft wil worden omdat het een van eerste landen op dit gebied is. Ik stel me voor dat een vernieuwde ERTMS-versie voor ons niet of nauwelijks extra inspanningen oplevert. Daar is begripvol op gereageerd, maar daarmee zijn wij er niet. Wij lopen voorop en wij hebben de eerste corridor. Die positie moeten wij maximaal gebruiken om onze stempel op de discussie over de derde versie te drukken. De uitkomst van dat proces kan ik niet voorspellen, maar onze positie daarbij is wel duidelijk. Wij zullen zoveel mogelijk medestanders in Europa proberen te vinden.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel uw inzet, maar u sluit niet uit dat wij met meer kosten of vertraging te maken krijgen. Als het die kant uitgaat, neem ik aan dat u alle gevolgen bij Europa neerlegt.

Minister **Eurlings**: Wij moeten niet in paniek raken. U vraagt mij om garanties, maar die kan ik pas geven als ik ze hard kan maken. Het beeld momenteel is dat er geen meerkosten zullen zijn, ook al omdat er – zoals het er nu naar uitziet – geen verplichte upgrade naar de derde versie is. Wij houden de vinger aan de pols.

In het kader van Randstad Urgent wordt een businesscase uitgewerkt voor goederen over de hsl-zuid. Ik heb dit eerder toegezegd. Er is nog geen besluitvorming bekend, maar private partijen worden hierbij nadrukkelijk betrokken.

De heer **Roemer** (SP): U probeert het snel te doen in de hoop dat wij geen vervolgvragen stellen, denk ik. Ik waardeer die truc, maar ik trap er niet in. In het verleden hebben wij een probleem gehad met de trage levering van de definitieve treinen. Kan de minister garanderen dat dit probleem is opgelost? Of hangt er een nieuwe vertraging in de lucht? Ik heb ook gevraagd of u kunt aangeven wanneer die treinen kunnen gaan rijden. Kunt u onderzoeken of in de toekomst een vorm van goederenvervoer over de hsl mogelijk is?

De **voorzitter**: Doelt u hiermee ook op de voortgangsrapportage hsl die wij binnenkort ontvangen?

De heer **Roemer** (SP): Zeker, maar ik vind het relevant als de eerste vraag nu wordt meegenomen.

Minister **Eurlings**: Ik gebruik allerm minst een truc, ik kijk naar de klok. Ik heb een afspraak en ik wil niet te laat komen. Als het nodig is, wijden wij vaak een uur extra uit, maar ik probeer mij nu vanwege mijn eigen belang aan de tijd te houden. Met uw welnemen zeg ik dat het stellen van vragen in dit debat over het hsl-project een truc is, maar ik begrijp dit wel. Er komt een dezer dagen een voortgangsrapportage waarin de laatste stand van zaken staat. Ik wil er nu niet verder op ingaan, juist omdat ik precies wil zijn. Ik heb gezegd dat wij over de goederen, en dat punt hoort wel in dit debat thuis, een businesscase proberen uit te werken in het kader van Randstad Urgent. Wij willen bezien of goederen high speed vanaf Hoofddorp over de rails vervoerd kunnen worden.

De heer **Roemer** (SP): Het is spijtig dat ik op die andere vraag geen antwoord krijg.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat in dit debat niet op zijn plaats.

De heer **Roemer** (SP): Dat doet het ergste vermoeden.

Minister **Eurlings**: Dat zou ik niet zeggen. U kent de uitdaging. Er is goed en minder goed nieuws, maar daar komen wij in de voortgangsrapportage, die u spoedig zal bereiken, op terug.

De Wet geluidhinder ligt nu bij de Raad van State. VROM is de penvoerder. Als de Raad van State commentaar heeft geleverd krijgt de Kamer een voorstel. Het debat met mijn ambtgenoot van VROM lijkt mij het moment om uw waardering voor geluidshinderbepaling en geluidsplafonds al dan niet te uiten. Het is echter geen Europees beleid, maar Nederlands beleid. In de EU wordt nadrukkelijk naar bronbeleid gestreefd.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb gelezen dat het kabinet vanaf 2009 geluidsproductieplafonds wil invoeren.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb gevraagd of de minister meer druk wil zetten op de geluidsarme systemen. Is hij er voor om in Nederland op het punt van de gebruiksvergoeding te differentiëren en dat voor de korte termijn te bevorderen? Op welke termijn wil hij een definitieve oplossing hebben? Als het effect geluidsremmend is, is wellicht capaciteituitbreiding in de nacht mogelijk. Iedere capaciteituitbreiding op het spoor is, indien haalbaar, wenselijk.

Minister **Eurlings**: De geluidsplafonds zijn het terrein van mijn collega. Ik wil in een kattebelletje aan haar doorgeven dat deze vraag bij u leeft. Ik weet niet hoe het procedureel verder gaat. Het is aan haar of zij u daarover een brief stuurt. Ik heb al gezegd dat bij de behandeling van de Wet geluidhinder deze opmerkingen kunnen worden gemaakt. Wij dringen nadrukkelijk steeds aan op EU-regelgeving voor het geluidsarm remmen, maar zij moet hierover nog voorstellen doen. Ik zeg toe dat ik bij een nader schrijven de laatste inzichten van Europa op dat punt op een rij zet. Wellicht kan ik daarbij nader ingaan op toekomstige mogelijkheden om tarieven te differentiëren. Ik kom hierop later schriftelijk terug.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Vendrik zei, sprekend over CO₂-uitstoot, dat als nu keuzes voor het vrachtverkeer worden gemaakt, bij uitbreiding naar het autoverkeer het risico bestaat dat die CO₂-uitstoot er niet meer in gefietst kan worden. Ik hoor hierover graag een uitspraak van de minister.

Minister **Eurlings**: Die zorg kan ik bij u wegnemen. Nederland heeft de positie om te differentiëren naar milieukeurmerken voor personenauto's. Er is geen richtlijn die ons dat kan verhinderen. Er is in de betrokken commissies een levendige discussie over de vraag hoe wij de in afbouw zijnde en naar nul verdwijnende bpm differentiëren. Diezelfde differentiatie kan worden doorgevoerd in de variabele kilometerprijs.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Heugten** (CDA): De CDA-fractie worstelt nog met het oormerken van de gelden uit de Eurovignetmiddelen. Geef je je eigen begrotingsvrijheid prioriteit om het «melkkoegedrag» van andere landen af te remmen? Wel ben ik blij te horen dat bronbeleid ten aanzien van de milieukosten het belangrijkste instrument is. Ik proef de gulden middenweg als gezegd wordt dat het niet als verplichting in de richtlijn wordt opgenomen maar als een sterke aanbeveling. Dit vereist transparantie, maar ik geef de minister mee dat het CDA grote zorgen heeft op dit punt. Het draagvlak voor internalisering van externe kosten moet onder andere zijn dat hier zichtbaar aan gewerkt wordt. Wij willen hiermee ook aangeven dat het geen belasting is. Een taks op roken of drank is een belasting, maar dit is het doorrekenen van kosten. Met dat doorrekenen van kosten moet je kosten afdekken. Die gelden moeten besteed worden aan het verminderen van kosten. Het CDA worstelt met dit dilemma. Ik ben blij met de toezeggingen over de truckerruns. De uitspraak over de A74 steunen wij alsmede de snelle uitvoering van het initiatief-Koopmans/Cramer over het regionale personenvervoer. De handhavers van de rij- en rusttijden en andere wetgeving zien elkaar regelmatig op een Europees platform. Is het mogelijk via de bestuurlijke lijn te entameren dat daar bezien wordt of het zinvol is dat onderweg de digitale tachograaf voor 28 dagen wordt uitgelezen en, zo nodig, wordt toegepast?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Hij garandeert dat de manier waarop wij de kilometerheffing willen invoeren nog steeds mogelijk is, ook gegeven het Europese voorstel voor internalisering van externe kosten. Dat wij nu voor het vrachtverkeer bepaalde

keuzes maken betekent niet dat dit ook voor het personenvervoer geldt. Ik zal dit goed in de gaten houden.

De heer **Roemer** (SP): Ik maak me na vandaag nog meer zorgen over de filebelasting in Nederland, de kilometerheffing. Dat wordt alleen maar erger. De minister heeft nog niet gereageerd op de vraag over de forse vertraging van het implementeren van de richtlijnen. Wat is de rol van de Kamer daarbij? Wat kan zij verbeteren? Ik ben blij met wat gezegd is over de truckerruns. Wij gaan gezamenlijk een feestje bouwen als dat geregeld is. Ik maak me ook zorgen over de hsl, zeker na vandaag.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil de Kamer een uitspraak vragen over een aantal zaken. Ik vind dat de internalisering van externe kosten stopgezet moet worden totdat alle mogelijkheden van effectief bronbeleid zijn uitgeput en totdat we in Europa volledige cabotagevrijheid hebben. Eigenlijk wil ik dit helemaal niet. Ik zal hierover dus een motie indienen. Dit leidt alleen maar tot verdere kostenverhogingen en een hoop gedoe. Ik zal ook een motie indienen over de geluidsproductieplafonds. Ik begrijp de opmerking van de minister, maar in de stukken wordt hieraan wel gerefereerd. In die zin past dit punt in dit algemeen overleg. In Europa moet bij het toekennen van subsidies voor infraprojecten de bijdrage aan de logistieke keten en de mobiliteit leidend zijn. Voor de rest geen flauwekul. Wij zitten hier in de transportcommissie. Ik zal hierover een uitspraak van de Kamer vragen. Tot slot overweeg ik indiening van een motie over de rij- en rusttijdenregeling.

De **voorzitter**: Vraagt u zelf dat VAO aan?

De heer **De Krom** (VVD): Dat zal ik doen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wat beoogt u met een motie over de rij- en rusttijdenregeling?

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil meer flexibiliteit in deze regeling. Inhoudelijk kan ik mij bij uw verhaal aansluiten. Als men echter vlak bij een beveiligde parkeerplaats is en de tachograaf geeft aan dat gestopt moet worden, mag men daar nu niet naartoe rijden. Dat soort flauwekul moet stoppen en dat wil de VVD.

De heer **Roemer** (SP): In dat laatste kan ik mij vinden. De heer De Krom wees er een paar keer op dat dit een Transportraad is die over transport en logistiek gaat. Daarom mochten wij niet over milieu en luchtkwaliteit spreken. Ik ga ervan uit dat de minister zich daarvan distantieert.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik snap wat de heer Van Heugten betoogt. Investerings moeten het milieu ten goede komen. Ik heb gepleit voor een sterke aanbeveling door de Commissie en ik heb uitgelegd wat het beletsel is als men zich door de Commissie laat vastpinnen: de nationale begrotingsvrijheid wordt doorkruist. Dit is een principiële stellingname van opeenvolgende ministers van financiën en regeringen. Het betreft hier een technisch vraagstuk over competenties en subsidiariteit. Ik kan, wat de reikwijdte van dit debat betreft, niet verder gaan. Mocht u een andere mening hebben over de begrotingsafwegingen van Nederland ten opzichte van Europa, dan moet een debat daarover ook met Financiën worden gevoerd. Binnen de bestaande regels is dit het maximale. Ik wil altijd bezien wat op bestuurlijk vlak mogelijk is, maar wat de tachograaf betreft liggen de regels momenteel vast. Omdat er verevening over een periode van weken kan plaatsvinden, heeft men besloten om over de hele range van 28 dagen te kijken. Ik ben het echter met u eens dat dit overdreven is en daarom moeten de regels worden aangepast. Bij de

herziening zullen wij hierop stevig inzetten waarbij wij medestanders moeten vinden. Volgens mij laat de richtlijn ons toe om daarmee anders om te gaan. Ik zal dit nogmaals bekijken en als er een maas bestaat, zal ik bezien of daarover een bestuurlijke afspraak tussen landen kan worden gemaakt.

Ik kom schriftelijk terug op de vragen over de vertraging in de implementatie van Europese richtlijnen. De heer Roemer moet niet te somber over de hsl worden omdat ik daarover in dit debat niet uitgebreid kan spreken. De rails zijn bijna gereed, de laatste puntjes moeten op de i worden gezet. Het probleem nu is de levering van treinen volgens het nieuwe systeem. Ik vraag de heer De Krom om bij het opstellen van zijn motie met betrekking tot de internalisering van externe kosten er rekening mee te houden dat in Europa beslissingen met een gekwalificeerde meerderheid worden genomen. Een land heeft niet de positie om dit soort dingen lam te leggen. Daarom vind ik het beter om actief mee te gaan in de discussie. Ik let op het level playing field en op de economie, maar ik let er ook op dat het milieubeleid effectief is en geen pseudoniem is voor het vullen van de staatskassen. De heer De Krom kondigde een motie aan over de keten van transport. Transport is bij ons de lijn. De Europese Commissie volgt al jaren de lijn dat bij het stimuleren van transport, de prioriteit ligt bij internationale transportketens die er op het punt van milieu extra goed uitspringen. Het creëren van een grensoverschrijdend concurrerend alternatief en grensoverschrijdende spoorcorridors hebben de grote aandacht van de Commissie. Het gaat daarbij wel om transport en geen kustbeleid of vakbondsmilieubeleid.

De **voorzitter**: Door de minister zijn de volgende toezeggingen gedaan. De Kamer zal per omgaande worden geïnformeerd, wanneer de reactie van de Europese Commissie ontvangen is op het verzoek om ten behoeve van truckerruns een uitzondering te creëren op grond van artikel 14 van de rijen rusttijdenverordening.

De minister zal bij de verslaglegging over de Transportraad terugkomen op de vraag over de mogelijkheden voor een geluidsafhankelijke gebruiksvergoeding spoor.

De minister zal de vragen over geluidsreducerende maatregelen spoor en geluidsplafonds voorleggen aan zijn ambtgenoot van VROM met het oog op de behandeling van de nog te ontvangen Wet geluidhinder.

De minister zal schriftelijk terugkomen op de vragen over de vertragingen in de implementatie van Europese richtlijnen, de oorzaken daarvan en de rol van de Kamer daarin.

De voorzitter van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep