

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 495

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 31 juli 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 28 mei 2014 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 mei 2014 met de geannoteerde agenda van de Transportraad op 5 juni 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 480);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 mei 2014 met de aanvulling op de geannoteerde agenda Transportraad op 5 juni 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 484);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 april 2014 met het verslag van de EU-Transportraad van 14 maart 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 472);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 mei 2014 met het verslag van de informele Maritieme en Transportraad van 7 en 8 mei 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 482);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2014 over het Duitse voornemen tot invoering vignet voor personenvoertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 469);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 maart 2014 over cabotage in het wegvervoer (Kamerstuk 21 501-33, nr. 468);**
- **de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 april 2014 met de reactie op de consultatie van de Europese Commissie over implementatie van technische functionaliteiten in Europa voor luchtverkeersleiding, Air Traffic Management (ATM) (Kamerstuk 31 936, nr. 196);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 april 2014 met antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda voor de Informele Transportraad van 7 en 8 mei (Kamerstuk 21 501-33, nr. 473);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 2 mei 2014 over het fiche kabelbaanverordening (Kamerstuk 22 112, nr. 1841).**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

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

Voorzitter: De Boer
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, De Graaf, Kuiken, De Rouwe, Smaling en Visser,

en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 15.04 uur.

De **voorzitter**: Goedemiddag. Dit algemeen overleg duurt tot 17.00 uur. Ik stel voor om vier minuten spreektijd per fractie te hanteren, maar ik hoor dat de heer De Rouwe vijf minuten spreektijd per fractie claimt. Ik zal soepel zijn, want ik verwacht dat we wel eerder klaar kunnen zijn. De spreektijd is dus maximaal vijf minuten spreektijd per fractie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Nu moet ik die vijf minuten natuurlijk wel volkletsen. Ik ga mijn best doen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat hoeft niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, dat is waar.

Voorzitter. Ik wil een aantal dingen graag benoemen. Dit is natuurlijk een overleg waarin allerlei verschillende onderwerpen aan bod komen. U moet het mij daarom vergeven als ik van de hak op de tak spring, maar in de Transportraad zal het mogelijk niet anders zijn. Ik begin met een compliment aan de mensen van de griffie. Zij maken voor ons altijd een signalering met aandachtspunten. Die signalering zag er dit keer weer heel goed uit. Ik ga niet elke keer een compliment geven, maar eens in de twee jaar is het volgens mij goed om dat te doen. Ik wil graag op een nader moment met de staatssecretaris doorpraten over de vraag hoe de Kamer goed geïnformeerd kan worden over de agenda's en de stukken. Ik snap natuurlijk dat daar een bepaalde dynamiek in zit en dat er bijvoorbeeld op een later tijdstip achterliggende stukken beschikbaar kunnen komen. Ik zou echter wel een keer afspraken willen maken over de wijze waarop de Kamer precies geïnformeerd wordt, want ook nu signaleer ik bijvoorbeeld weer leemtes. Ik denk dat men zich volstrekt onbewust is van deze leemtes, maar je kunt deze maar beter met elkaar bespreken. Wat is bij bepaalde standpunten bijvoorbeeld precies de situatie in de Commissie? Wat zijn de verhoudingen in Europa en in het Europees Parlement? Heeft het Europees Parlement ergens een uitspraak over gedaan zodat we ook in Nederland beter kunnen afwegen of het zinvol is om ergens druk op uit te oefenen, of dat dit eigenlijk trekken is aan dat bekende dier? Mijn suggestie is om, misschien met meer Kamerleden, eens informeel van gedachten te wisselen over de vraag hoe de Kamer geïnformeerd wil worden. Over het algemeen gaat dit best goed, maar er zijn nog wat verbeterpuntjes. Dan kom ik op het vierde spoorpakket. Ik snap natuurlijk hoe gepolitiseerd dit is, ook in dit land. Er zijn natuurlijk uiteenlopende opvattingen over. Voor de eerste twee pijlers ziet het er allemaal gewoon goed uit. Dat geloof ik eigenlijk allemaal wel en het kabinet volgens mij ook. Als het aan de regering ligt, blijven nu echter de hakken in het zand voor het laatste onderdeel: de aanbesteding. De inzet van het kabinet is nu om tot een minderheid te komen. Uit mijn hoofd gezegd gaat het om een blokkerende minderheid. Hoe reëel is dat echter? De vorige procedure is ook met veel tamtam door de Kamer aangekondigd. De heer Hoogland had in de debatten al de indruk dat hij een meerderheid had. Dat bleek, hopeloos voor hem, niet het geval te zijn. Hoe reëel is het dat er in dit geval een blokkerende minderheid komt? Wat is de stand van zaken?

Over de maten en gewichten van wegvoertuigen moet mij toch iets van het hart. We roepen met z'n allen dat Europa een vrij verkeer van personen, goederen en diensten kent. Hierop bestaat echter één uitzondering: als goederen meer dan 40 ton wegen, gaat Europa ineens heel gek doen. Tegen landen zoals Nederland, België en Luxemburg die onderling hebben afgesproken dat je meer dan 40 ton mag vervoeren, zegt Europa dan ineens: ja, maar daar was dat vrije verkeer niet voor. Ik snap werkelijk niet wat de argumenten daarvoor zijn. Ik denk dat het onkunde of onwil is. Ik vind dit echter wel onhandig en vraag de staatssecretaris om zich fermier in te zetten voor onze vervoerders bijvoorbeeld in de Benelux. België is hiermee akkoord, Luxemburg is hiermee akkoord en Nederland is hiermee akkoord, maar Brussel zegt ineens: ja, maar dat doen we niet. Ik snap dat niet en vraag de staatssecretaris om er nader op aan te dringen dat Europa zich hier niet mee bemoeit. Als landen het onderling eens zijn en ze schaden geen andere landen, wie is Brussel dan om hier een opvatting over te hebben?

Ik wil één punt met betrekking tot de passagiersrechten behandelen: bij de handbagage doet zich een vreemde situatie voor. Er komen regels waarin de luchtvaartmaatschappij bepaalt dat je maximaal één koffer mag meenemen en dat je anders extra moet betalen. Daardoor kom je met nog maar één koffertje naar een luchthaven. Maar stel dat je als passagier iets op de luchthaven koopt, bijvoorbeeld taxfree, en je neemt een tasje mee, dan krijg je een forse boete van je luchtvaartmaatschappij omdat in de contracten is afgesproken dat je maar één koffer mag meenemen. Ik vind het verstandig om daar in Europa ook eens naar te kijken. Het kabinet zegt dat dit aan de maatschappijen is. Deze inzet vind ik onverstandig. Zo ken ik er nog wel een paar. Er zijn immers heel veel kwesties rondom die maatschappijen, over vertragingen en over dit of dat. Het is een grote ergernis van consumenten en het kost de overheid ook geld omdat zij inkomsten misloopt. Kan de strategie niet beter zijn dat je een taxfree-aankoop gewoon kunt meenemen samen met je eigen kleine koffertje? Wat is sinds 10 maart eigenlijk de stand van zaken met betrekking tot tolheffing in Duitsland? Rond 10 maart zijn er wat ferme en goede uitspraken gedaan. Minister Schultz zei dat zij alle wegen zou bewandelen, omdat zij, net als wij, niet zo blij was met die tol in Duitsland. Wanneer komt de ontwerpwet precies? Wordt de minister straks van tevoren geïnformeerd door de Duitse collega's? Is er misschien al een afspraak of gesprek met de Duitse minister Dobrindt gepland? Die gaf in de media te kennen dat hij wel met andere landen in gesprek wil gaan. Voor wanneer zijn die gesprekken gepland? Als het aan het CDA ligt, gaan we met de omliggende landen optrekken om hier echt tegen te ageren. Het EU-voorzitterschap van Nederland, van 1 januari tot 30 juni 2016, komt eraan. Het CDA wil graag de volgende onderwerpen agenderen: de binnenvaart en dit soort gekke gedragingen rondom tolheffing overal in Europa, waarvan mensen echt het spoor bijster raken. Kan de staatssecretaris toezeggen dat die onderwerpen door Nederland geagendeerd zullen worden?

De voorzitter: De heer De Rouwe is een paar seconden over de tijd heen, maar dat geeft niet. Mevrouw Visser is aan het woord en zij heeft vijf minuten spreektijd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik had mijn stukken per ongeluk op mijn bureau laten liggen en die worden hier nu naartoe gebracht. Als het woord eerst aan de heer Smaling kan worden gegeven: graag

De voorzitter: Mijnheer Smaling, u hebt vijf minuten.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Het is goed dat we praten over wat er in Brussel op stapel staat. Dat interesseert me nog steeds, ondanks de ontwikkelingen van de afgelopen dagen.

Het vierde spoorpakket is de eerste kwestie die ik wil bespreken. Wij proberen daar een blokkerende minderheid voor te krijgen. Ik heb gezien welk statement er door België, Luxemburg en Nederland is gemaakt. Ik ben daar erg blij mee. Dat is klare taal. Ook wij hebben de vraag welke mogelijkheden er zijn om hier een schep bovenop te doen en om een actievere lobby te voeren, bijvoorbeeld richting Frankrijk en Duitsland. Wat is het verschil tussen het standpunt van Nederland en dat van het Europees Parlement? Wat is op dit moment de Nederlandse inzet en hoe zal een en ander zich naar verwachting in de toekomst ontwikkelen? Het tweede punt dat ik wil bespreken zijn de passagiersrechten. Het is niet duidelijk of de staatssecretaris erin slaagt om medestanders te vinden voor de Nederlandse inzet om een compensatieregeling voor kortere vluchten in te laten gaan bij drie uur vertraging. Wat is de situatie op dit moment? Wat kunnen we doen om dat voor elkaar te krijgen? Wat is de visie van het Europees Parlement hierop en verhoudt die visie zich tot de onze? Waarom is het Italiaanse voorzitterschap niet echt genegen om daarmee aan de gang te gaan?

Een derde punt is de situatie rondom Norwegian Air International. Die is toch wel een beetje zorgelijk en dan druk ik mij nog eufemistisch uit. Norwegian Air International gaat onder een Ierse licentie lijndiensten uitvoeren met personeel uit Singapore of Thailand. Je krijgt dus gewoon een kopie van wat je in de zeevaart voor een deel al hebt en in mindere mate misschien ook al in het wegvervoer. Het is een totaal onwenselijke situatie. Is de staatssecretaris hiervan op de hoogte, en is zij bereid om deze dubieuze constructie bij haar Noorse en Ierse collega's aan te kaarten? In onze optiek is dit een slechte zaak voor de Europese luchtvaart.

Het vierde punt is het project SESAR. Mijn fractie vraagt zich af of dit project nou echt wel zo veel handen op elkaar zou moeten krijgen als blijkt uit de brief die de staatssecretaris hierover heeft gestuurd. Onze indruk is dat er voor 2,1 miljard wel een hoop rapporten zijn geschreven, dat er veel tenders naar Franse en Spaanse bedrijven zijn gegaan, maar dat de output nu niet bepaald buitengewoon zinvol is te noemen. Ik hoor graag wat de staatssecretaris hiervan vindt en of kan worden achterhaald of die 2,1 miljard nu werkelijk iets heeft opgeleverd waar we allemaal wat aan hebben.

Het laatste punt dat ik wil behandelen is de cabotage in het wegvervoer. Het zal niemand verbazen dat dit een belangrijk punt voor ons is. Commissaris Kalles had beloofd om de gesignaleerde problemen en de aanbevelingen die zijn gedaan naar aanleiding van onderzoek van de SP – onze Europarlementariër Dennis de Jong heeft daar veel werk van gemaakt – te delen met de transportministers. Dat is niet gebeurd. Commissaris Kalles heeft een pleidooi gehouden om juist de wegtransportsector verder te liberaliseren, dus het is maar goed dat hij binnenkort opkrast. In onze optiek hebben we een jaar lang helemaal niets gedaan om de situatie te verbeteren. Dennis de Jong heeft toen samen met de vakbond aan de transportministers een brief gestuurd, dus ook aan minister Schultz. Het zou goed zijn als wij van de minister een reactie op deze brief zouden krijgen. Kan zij dit aankaarten op de komende Transportraad? Wat is de visie van de staatssecretaris op deze kwestie?

De **voorzitter**: Keurig binnen de vier minuten, de oorspronkelijk afgesproken tijd. De stukken van mevrouw Visser worden op het ogenblik gehaald. Mag ik mevrouw Kuiken vragen om nu het woord te nemen?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. De onderwerpen voor de Transportraad tonen eigenlijk al aan hoe belangrijk Europa voor ons is. Als we

het niet goed regelen, hebben we daar last van, maar als we het wel goed regelen, kunnen wij daar profijt van hebben. Onze treinen rijden immers de grens over, net zoals onze vrachtwagens. Criminaliteit komt ook bij ons de grens over en soms krijgen we overbodige regels, waar we ons dan weer tegen moeten keren. Het is dan ook goed dat wij hier over de Transportraad spreken. Ik zal zo veel mogelijk aanhaken bij hetgeen mijn voorgangers al hebben gezegd.

Ik ga eerst in op de passagiersrechten in de luchtvaart. Ik begrijp dat hierover geen besluitvorming plaatsvindt, maar dat er wel over wordt gesproken. Onze inzet is helder: wij willen de 3 uursgrens handhaven. Variant A van het rapport van SEO Economisch Onderzoek lijkt daar het beste bij aan te sluiten. Ik hoop dat de staatssecretaris zich daarvoor wil inzetten.

Mijn collega van de SP heeft al een aantal dingen gezegd over cabotage. Daar sluit ik mij vanzelfsprekend bij aan. Ik hoop dat men in Europees verband blijft strijden tegen oneerlijke concurrentie. Dat is juist het middel of instrument om dat te bestrijden.

In de vliegwereld zien wij ook oneerlijke concurrentie ontstaan. Daar hanteert men constructies waarmee wij allerm minst gelukkig dienen te zijn. Men vestigt zich in Ierland en huurt Thaise dames in om zo allerlei arbeidsvoorwaarden te ontduiken. Amerika zegt daartegen nu «nee», en ik hoop dat Europa daar straks ook «nee» tegen zegt. Ik doe dan ook de dringende oproep aan de staatssecretaris om dit onderwerp op de komende Transportraad aan de orde te stellen. Het pleidooi van de luchtvaartsector is immers zeer terecht.

Mijn collega van het CDA heeft een vraag gesteld over tol en het wegvignet. Als ik het goed heb, heeft hij ook vragen gesteld over de maten en gewichten van wegvoertuigen. Ik sluit mij daar korthedshalve bij aan.

Ik heb zelf nog een vraag over verkeersovertredingen en de handhaving van de rij- en rusttijden. Hoe terecht dat wellicht ook is, Frankrijk smijt met boetes van € 30.000 als de rust- en rijtijden worden overschreden. In Nederland zijn deze bedragen kleiner. Dit lijkt nogal uit de pas te lopen, vooral voor een vrachtwagenchauffeur die in het buitenland met het daar geldende regime wordt geconfronteerd. Is het niet mogelijk om meer overeenstemming te bereiken over de wijze waarop wordt opgetreden en gehandhaafd en richtlijnen worden uitgevoerd? Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

Een ander punt is het havenpakket. Belgische, Duitse en Britse zeehavens kunnen op flinke staatssteun rekenen. Om die reden willen wij graag heldere en objectieve richtsnoeren voor het verlenen van staatssteun die een integraal onderdeel uitmaken van een EU-havenverordening. Men kan zich voorstellen waarom: wij willen een gelijk speelveld.

De lijnen genoemd in de technische pijler van het vierde spoorpakket steunen wij.

Tot slot wil ik nog een compliment maken. Wij hebben wellicht nog niet alle handen op elkaar, maar de staatssecretaris heeft wel een heel helder signaal gegeven: Nederland kan zich niet vinden in een verdere liberalisering. Wij moeten juist een markt houden om kwalitatief goed vervoer te kunnen regelen.

Volgens mij ben ik binnen de tijd, voorzitter.

De voorzitter: Op één seconde na precies binnen de vier minuten.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Zoals u hebt gezien, heb ik nu mijn stukken bij de hand. Er is een flink aantal onderwerpen. Op een aantal ervan wil ik ingaan. Een ervan is al besproken door de heer De Rouwe en mevrouw Kuiken, namelijk de tolheffing. Naar onze mening is dit discriminatie en dus onbespreekbaar. Het past niet bij de visie van Europa op het vrije verkeer van mensen en goederen. Dat is een van de belang-

rijkste pijlers binnen Europa, juist in het kader van economie en transport. Kan de staatssecretaris ons nu informeren over het stadium waarin het proces zich bevindt en wat er gebeurt?

Het andere punt is de cabotage. Ik verwijs hierbij vooral naar de rapportage over de Nederlandse situatie die met de stukken is meege-stuurd. Hieruit blijken twee dingen. 1. Over de huidige cabotage kunnen nog geen uitspraken worden gedaan. Ook kan niet worden gezegd wat het zou kunnen zijn. Wat is de verdere inzet van Nederland op dit terrein? 2. Het verbaast ons zeer dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op een aantal aspecten niet kan handhaven. Uit de administratieve controles blijkt dat er geen rare dingen zijn geconstateerd, maar vervolgens wordt gezegd dat er geen handhavingsmogelijkheden zijn. Hebben wij nu een tandeloze tijger in het leven geroepen die wel dingen ziet, maar vervolgens niet kan ingrijpen? Welke inzet pleegt de staatssecretaris om dit alsnog voor elkaar te krijgen? Hoe beoordeelt zij de cijfers over cabotage in Nederland? Welke inzet voor aanvullende handhaving kan nog worden verwacht? Kan in de rapportage straks geen duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen cabotageritten en de regeling voor gecombineerd vervoer? Dat is misschien ook een verklaring voor het uit elkaar lopen van feiten enerzijds en gevoel en emotie anderzijds. Misschien moet daar alsnog naar gekeken worden.

Ik stel dezelfde vragen als mevrouw Kuiken over de uniforme interpretatie en handhaving van bijvoorbeeld de wet over de rij- en rusttijden. Door bepaalde landen schijnt nu vooral op locatie te worden gehandhaafd. Dat schijnt ook vrij fors te zijn. Wat is de stand van zaken bij de interpretatie en handhaving daarvan?

Een ander punt betreft de richtlijn over maten en gewichten voor vrachtauto's. De minister zet zich in voor de ecocombi's, maar het Europees Parlement deelt die inzet helaas niet. Wij blijven ons daar echter voor inzetten. Wij steunen de lijn die het kabinet hierbij hanteert. De heer De Rouwe heeft hier ook al vragen over gesteld. Ik sluit mij daarbij aan. Ik noem specifiek de norm van 44 ton. Wat kan daarbij gebeuren?

Dan ga ik in op het vierde spoorpakket. De liberalisering van het spoor gaat juist niet zo vlot als de VVD-fractie had gehoopt. De staatssecretaris honoreert de wens van de meerderheid van de Kamer tot het geven van de gele kaart. Voor ons blijft de liberalisering van het spoor wel het hoofddoel. Wij willen echter een duidelijk onderscheid maken met de technische pijler van het vierde spoorpakket. Naar onze mening staan daar de juiste zaken in. Die moeten voortvarend worden aangepakt. Het proces is duidelijk en de technische pijler steunen wij. Wij houden bedenkingen tegen de gelekaartprocedure, maar die is democratisch tot stand gekomen.

De heer **Smaling** (SP): Is het inzicht van de VVD in dezen veranderd? Ik kan mij herinneren dat de VVD er van harte mee instemde toen wij in de Eerste Kamer de gele kaart de lucht in staken.

Mevrouw **Visser** (VVD): De heer Smaling heeft het over de Eerste Kamer?

De heer **Smaling** (SP): Ja.

Mevrouw **Visser** (VVD): Wij zitten hier in de Tweede Kamer. Deze lijn is al eerder heel duidelijk door de woordvoerder op dit dossier ingezet. Die woordvoerder is nu voorzitter van deze vergadering. De VVD heeft juist altijd gepleit voor liberalisering van het spoor. Zij was het ook eens met de lijn die binnen Europa is ingezet. De Kamer heeft alleen ineens een ander besluit genomen en het besluit van die meerderheid respecteren wij. Onze mening daarover blijft echter onveranderd.

De heer **Smaling** (SP): De VVD bestaat uit kleurrijke individuen. Het is weleens lastig dat de meningen daardoor soms nogal verschillen. Dat kan, maar dat maakt het soms wel moeilijk om een VVD te onderscheiden van een verzameling Kamerleden. De Eerste Kamer maakt natuurlijk haar eigen afweging, maar echt waar, D66 was in de Eerste Kamer de enige partij die het heffen van de gele kaart niet steunde. Vandaar de verwarring aan mijn kant. Dat de VVD inmiddels een andere mening heeft over het vierde spoorpakket, is dan helaas zo.

De **voorzitter**: Tja, sommige dingen komen dan wat langzamer.

Mevrouw **Visser** (VVD): Volgens mij maken de fracties van alle politieke partijen in de Eerste Kamer en de Tweede Kamer hun eigen afweging. De fractie in de Eerste Kamer heeft een bepaalde rol en de fractie in de Tweede Kamer heeft een bepaalde rol. Ik kan hier alleen namens de Tweede Kamerfractie spreken. We zullen eens kijken wat de Eerste Kamerfractie van de SP in het verleden heeft gedaan. Misschien zijn daar ook wel wat dingen te vinden. Laat wij dat op een ander moment bespreken.

Het havenpakket is een belangrijk onderdeel. Het is ook belangrijk dat dit met prioriteit wordt opgepakt. De Nederlandse inzet is naar onze mening de goede inzet. Het belang van de Nederlandse zeehavens is genoemd. De amendementen zijn de goede lijn; administratieve lasten moeten worden voorkomen. Wij vragen ons wel af of deze amendementen het gaan halen. Wat verwacht de staatssecretaris in dezen? Naar onze mening moet er ook een heldere en objectieve richtsnoer komen over staatssteun aan zeehavens. Hier hebben wij al in een eerder AO over gesproken, maar wij blijven het belang hiervan benadrukken, juist omdat sommige Europese landen misschien iets anders tegenover dit dossier staan, vooral de voorzitter Italië.

Een ander punt heeft te maken met de NO_x Emission Control Areas, de NECA's. In de schriftelijke beantwoording van vragen over de informele Transportraad heeft de staatssecretaris geschreven dat zij met de betrokken landen zal overleggen over de Noordzee. Wat betekent dit voor onze havens en de zeevaart? Met welk uitgangspunt gaat de staatssecretaris het gesprek voeren? Gaat zij uit van een level playing field? Wij maken ons hier zorgen over.

Verder ga ik nog in op de boetes, naar aanleiding van het verslag van de informele Transportraad. Het Europese Hof van Justitie heeft een uitspraak gedaan waarbij een richtlijn over grensoverschrijdende handhaving van verkeersboetes nietig is verklaard. Je kunt dus een boetetoerisme gaan introduceren. Dat is naar onze mening verkeerd toerisme in Nederland, maar welke consequenties heeft dit en wat wordt de inzet van Nederland in dezen?

Ik heb nog één laatste punt, voorzitter, en dan rond ik af. De staatssecretaris heeft de Kamer een brief gestuurd over de luchtvaart en de zogenoemde rots van Gibraltar. Het proces zou om die reden gefrustreerd worden. Wij roepen de staatssecretaris op om dit alsnog op de agenda te krijgen. Het is van groot belang. Dit onderwerp vanwege een rotsruzie van de agenda halen, is naar onze mening niet de juiste weg.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. De Europese verkiezingen zijn nog maar net voorbij, maar de Brusselse trein dendert gewoon door. Wij zijn duidelijk geweest: wij willen geen bemoeienis meer van de bureaucraten daar in Brussel. Veel partijen hebben zelfs gezegd dat sommige zaken heel goed door de lidstaten zelf geregeld kunnen worden.

Maar toch, na een economische unie en een politieke unie in wording en dergelijke, krijgen we nu ook een Eftelingunie in wording, want wat lezen we? Er is een kabelbaanverordening. Dat is typisch een voorbeeld van zaken waarmee Europa zich heel goed kan bezighouden. Het is een

verordening bedoeld om de kabelbanen in Europa veiliger te krijgen. Ik heb daar een aantal vragen over. Vraag één is: serieus? Vraag twee is: echt? En vraag 3 is: meent de staatssecretaris dat nou? Kan zij mij vertellen welke kabelbanen in Nederland dan niet aan de eisen, aan de Nederlandse normen, voldoen? In het zeer waarschijnlijke geval dat alle kabelbanen wél aan de normen voldoen, vraag ik mij serieus af waarom hier een positief oordeel over dit voorstel van de Nederlandse regering bij staat. Dit kan toch gewoon nationaal geregeld worden? De verantwoordelijkheid ligt immers bij de exploitant en wij hebben in Nederland heel goede inspectiediensten. Tot zover de Eftelingunie.

Dan ga ik in op de cabotage, die al eerder door anderen is besproken. De PVV is van mening dat de huidige cabotageregels gewoon moeten worden gehandhaafd en verankerd. Zij moeten streng worden nageleefd door de politie en de ILT. In de Deense krant Fagbladet zijn berichten verschenen over Macedonische chauffeurs. Die berichten verontrusten ons nogal, want Macedonië is geen lid van de EU, maar de Macedonische chauffeurs rijden met Bulgaarse papieren rond in Denemarken. De Bulgaarse overheid helpt deze mensen dus een handje zodat zij toch aan de vereiste papieren kunnen komen. Het gevolg is transport tegen nog lagere kosten en nog meer sociale dumping, en de Nederlandse chauffeur komt nog meer met de rug tegen de muur te staan. Werkloosheid, lees ik dan. Kent de staatssecretaris dit Deense bericht? Voor de PVV toont dit namelijk echt het faillissement van de transportsector in de EU aan. Hoe denkt de staatssecretaris daarover? Of krijgen we weer de gewone opmerking die wij altijd krijgen, namelijk dat de regering zich niet herkent in het beeld?

De cabotage staat ook hier onder druk. Er is een enorm aantal cabotageritten. Gemiddeld wordt in Nederland iedere minuut één cabotagerit gereden. De ILT heeft er 163 gecontroleerd. Het lijkt mij dat ook de staatssecretaris dat aantal wat te laag vindt. Dat is namelijk minder dan 0,1 promille van alle ritten. Echt schokkend is het feit dat in 6% daarvan een cabotageovertreding is vastgesteld. Wij willen graag van de staatssecretaris weten wanneer de volgende cijfers bekend worden gemaakt. Wij hebben ook gevraagd om de toepassing van het strafrecht, die aan de PVV is beloofd. Graag hoor ik hierop een reactie.

De staatssecretaris is daarnaast wellicht bekend met het bericht in Truckstar over het feit dat nog steeds Oostblokrijbewijzen te koop zijn. Een tijdje terug heb ik, volgens mij in deze zaal, gesproken over de route via Litouwen, waar de rijbewijzen en de code 95 voor acht tientjes per stuk te koop zijn. Dat is allemaal prima te doen. De minister herkende zich indertijd niet in dat beeld; waar ken ik die opmerking van? Hoe staat het daar nu mee? Een paar weken terug was wederom op internet en in kranten te lezen dat die route nog steeds bestaat. Het bestand aan vrachtwagenchauffeurs die uit het buitenland komen en in Nederland rijden, is dus nog steeds vervuild met mensen die hun rijbewijs gewoon hebben gekocht. Die mensen zijn daar dus niet voor geslaagd en ook niet voor opgeleid, terwijl wij in Nederland de beste beroepschauffeurs ter wereld hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat waren heel veel zinnen en met een heel aantal ervan ben ik het eens. Over de cabotage in Europees verband heb ik even een vraag. De heer De Graaf zegt terecht dat wij in dezen moeten handhaven. Dat moeten wij doen, maar moeten we de Europese cabotageregels nu afschaffen of niet? Dat bleef een beetje in het midden.

De heer **De Graaf** (PVV): Als je door een rit naar Nederland komt, dan mag je hier een paar ritjes doen, naar ik meen drie ritten in zeven dagen. Dat hoeft voor ons niet Europees geregeld te worden. Dat kan gewoon hier in nationale wetgeving worden verankerd en dan is het klaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit moet dus niet Europees worden geregeld, maar per land worden verankerd. Ik vraag mij even hardop af hoe blij chauffeurs en ondernemers worden als wij dat straks met vele landen apart moeten afspreken, waardoor zij daar papieren moeten laten zien en toestemming en vergunningen moeten vragen. Wat is precies het voordeel van dit systeem voor de vrachtwagenchauffeur en de Hollandse ondernemer, die net terecht werden geprezen?

De heer **De Graaf** (PVV): Veel droeviger kunnen de chauffeurs van het huidige beleid dat namens de EU is uitgerold, niet meer worden. Cabotageafspraken kun je ook gewoon buiten de EU om met andere landen maken. Daar heb je dat gedrocht in Brussel niet voor nodig. Dan kun je die afspraken nog steeds maken. Dat hoeft niet te betekenen dat ieder land een ander reglement heeft. Dit hoeft echter niet in een soort politieke unie te gebeuren. Dat staat dus vrij. De chauffeurs worden daar helemaal niet minder blij van. Blij waren ze toch al niet. Wat is de minister van plan te ondernemen tegen het rijbewijsverhaal dat ik net vertelde? Het verspreidt zich als een olievlek. Niet alleen zijn de ongeschoolde chauffeurs strafbaar, ook de overheden lijken mee te werken. Het is al jaren bekend dat de Oost-Europese overheden toch wel een tikkeltje corrupt zijn; laat ik het netjes zeggen. Excuus. Als dit zo'n gevaar met zich brengt, ben ik van mening dat ook hier de alarmbellen moeten gaan rinkelen. Wanneer, zo vraag ik de staatssecretaris, gaan die alarmbellen af? Moeten we wachten op nog meer ongelukken dan in de afgelopen weken hebben plaatsgevonden? Wij hopen dat de regering eerder tot inkeer komt en werkelijk overgaat tot actie in de transportsector. Een aantal collega's hebben al opmerkingen gemaakt over het heffen van tol op de Autobahn in Duitsland. Dat zou een enorme schadepost voor de transportsector betekenen en natuurlijk voor de honderdduizenden Nederlanders die gebruikmaken van de snelwegen, tijdens de vakantie, voor het werk en voor andere zaken. Ik stel daarom drie vragen tot slot. Volgens mij ga ik dat net redden. Wat heeft de staatssecretaris sinds de brief aan de Tweede Kamer van 10 maart op dit onderwerp gedaan? Heeft zij een beeld van het lopende proces? Staat al een gesprek gepland met de Duitse minister Dobrindt? Hij heeft immers de handreiking gedaan om met buurlanden in gesprek te gaan over de tol. Op welke manier kan Nederland aansluiten bij de juridische procedure die Oostenrijk is gestart? Ook daar willen wij graag meer duidelijkheid over.

De vergadering wordt van 15.33 uur tot 15.44 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer De Rouwe maakte een heel goede aftrap. Het gaat om de informatie en het speelveld in Europa. Ik weet dat het niet de eerste keer is dat mij dit is gevraagd. Dit is inderdaad ook met de minister van Buitenlandse Zaken besproken. Daar zijn in april nadere afspraken over gemaakt in het AO over informatievoorziening, maar ook ik heb dat eerder toegezegd. Ik zal erop toezien dat wij iets meer informatie geven.

De heer De Rouwe noemde als tweede punt dat de Kamer pas op het laatste moment informatie krijgt. Nu is het wel zo dat er heel veel verandert. Dat zag je ook dit keer bij de passagiersrechten. Er blijkt een politiek verschil van inzicht te bestaan over Gibraltar. Dat is al vaker aan de orde geweest. Dat stagneert, en dat gebeurt allemaal op het laatste moment. Ik heb weleens het idee dat iedereen een week voor de Transportraad wakker wordt en denkt «goh, hoe gaan we dat nou doen met de agenda?». Dat betekent dat de informatievoorziening naar de Kamer in feite ook diffuus is. Er zijn veel aanvullingen, of dingen gaan weer van de agenda af. Je ziet vaak dat beslispunten toch worden veranderd in informatievoorziening. Daar kan ik helaas weinig aan doen. De laatste keer was het mijn Zweedse collega die daar toch een wat

narrige opmerking over maakte. Deze Kamer is niet de enige die daar last van heeft. Wij hebben er zelf ook last van. Ik vind het belangrijk om te achterhalen hoe wij de informatie zo bekend kunnen laten worden dat de Kamer zich een beeld kan schetsen van het Umfeld dat in Brussel aan de orde is. De heer De Rouwe sprak over een informele afstemming. Ik denk dat het goed is dat wij dat een keer doen om te zien wat de verwachtingen van de Kamer zijn. Op die manier kunnen wij een goed verwachtingenmanagement realiseren en zullen wij geen beloftes doen die wij niet kunnen doen terwijl wij toch tegemoetkomen aan het verzoek. In die zin is het antwoord dus ja.

Ik ga gelijk door naar het voorzitterschap. Ook dat is een algemeen onderwerp waarbij is gevraagd of bepaalde dingen kunnen worden geagendeerd. De heer De Rouwe gaf twee voorbeelden. Het is inderdaad de bedoeling om de vergroening van de binnenvaartvloot te agenderen in relatie tot het thema «duurzame mobiliteit». Bij de tol is het een beetje de vraag wat er nu gaat gebeuren: wat gaat Duitsland in de komende maanden doen, et cetera? Ik vind het wel belangrijk dat wij even bekijken hoe wij dit aanvliegen. De heer De Rouwe geeft twee voorbeelden, maar het is belangrijk dat het een samenhangend voorzitterschap wordt. Men kan zich voorstellen dat wij zullen bekijken hoe wij dat gaan invullen, ook vanuit deze commissie. Daar krijgt de Kamer dus nog bericht over en daar gaan wij nog over in gesprek. Ik kan mij ook voorstellen dat je voor een deel wordt gedwongen om iets op de agenda te zetten; dat weet je niet. Ik geef een voorbeeld. Stel dat het arrangement met de kop «milieu» in december 2015 niet gaat lukken, dan is het zomaar mogelijk dat wij in de eerste helft van 2016 iets op te lossen hebben. Ik zei net al dat de binnenvaart mogelijk is. We zullen echter even moeten bekijken hoe wij verder met de agenda omgaan, hoe we een en ander inpakken en wat we wel en niet doen. Wij komen daar bij de Kamer op terug.

Dan ga ik in op het vierde spoorpakket. Hoe staat het met de inspanningen om een blokkerende minderheid tegen liberaliseringsvoorstellen te bereiken? Het is bekend dat ik de gele kaart die door de Eerste en de Tweede Kamer is getrokken, uitvoer. Als dat niet lukt en wij in gesprek moeten blijven, moeten wij echter wel aan tafel blijven zitten. Op dit moment voeren wij over de gezamenlijke positie actief overleg met andere lidstaten. De Kamer heeft het statement gezien dat wij samen met Luxemburg en België hebben gemaakt. De intentie is dat ik samen met België en Luxemburg met Duitsland ga praten. Inmiddels heeft de Visegrád Groep – de landen Tsjechië, Slowakije, Hongarije en Polen onder leiding van Polen – ook een verklaring afgegeven over zijn visie daarop. Die verklaring sluit niet een-op-een aan bij de verklaring van de Benelux. We zien echter wel dat daarin grote overeenkomsten zitten. Er is dus nog steeds beweging op dit dossier. De Benelux-verklaring hebben we inmiddels ook naar de Italiaanse minister van Transport gestuurd. Via de Benelux-verklaring gaan we ook in gesprek met andere landen. Het overgrote deel van de lidstaten heeft zich hierover dus nog niet formeel uitgesproken. Een uitzondering hierop is dus de Visegrád Groep, die een ministeriële verklaring over het marktopeningsvoorstel heeft uitgebracht. Ik blijf het overleg voortzetten. We zitten er in feite middenin. Wij hebben 93 stemmen nodig om een blokkerende minderheid te halen. Dit is dus nog geen gelopen race. Ik zie echter dat andere partijen ondertussen ook bewegen. Ik houd de Kamer op de hoogte en ik dank de Partij van de Arbeid voor het compliment over de inspanningen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat snap ik allemaal wel, maar het is ook een beetje vaag. Het getal van 93 is bekend, maar waar staat de calculator thans op? Wat is de termijn? Wij vinden het niet gewenst, maar binnen welke periode moet die calculator op 93 staan? Wanneer wordt dit parlement daarover geïnformeerd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Samen met de Visegrád Groep zouden wij 87 stemmen hebben. Dan ben je dus toch wel een eind op streek. Het is natuurlijk de vraag hoe andere landen gaan bewegen. Wordt de technische pijler afgeknipt van de marktopeningspijler? Heeft dat invloed op de discussie? We zitten momenteel midden in de discussie hierover. Dit is de huidige stand van zaken.

De heer **De Rouwe** (CDA): De staatssecretaris zei zojuist dat de landen binnen de Visegrád Groep – ik weet niet of ik het goed uitspreek, maar de staatssecretaris zal begrijpen welke groep ik bedoel – nog van opvatting verschillen. Hoe kan deze groep daar in een keer bij worden opgeteld, gelet op de opmerking van daarnet? Mijn vraag uit mijn eerste interruptie is ook nog niet beantwoord: wat zijn de termijnen? Wanneer moet dit achterhoedegevecht – zo zie ik het – echt zijn beslag krijgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik gebruikte hierbij een als-danbewering. Ik zei dat er overeenkomsten waren met de Visegrád Groep, maar dat ik bij een vergelijking ook nog verschillen zag. Ik heb ook geconstateerd dat een aantal lidstaten zich nog niet formeel hebben uitgesproken. Landen zijn niet snel eenduidig voor of tegen, maar hebben allemaal een inbreng gebaseerd op hun eigen situatie.

Voor de agenda zijn de technische pijler en de marktopening nog aan elkaar gekoppeld. De Kamer weet dat het mijn wens is dat deze van elkaar worden losgeknipt omdat er over de technische pijler overeenstemming is. Ik verwacht dat daarover ook politieke eenduidigheid komt. De marktopening houden wij dan over. Het Italiaans voorzitterschap wil echter het liefst alles in zijn geheel bespreken. Dat houdt in dat het wellicht op de agenda komt in de tweede helft van dit jaar. Ook daarbij houd ik echter een slag om de arm, want ik weet niet of dat gaat lukken. Het is inmiddels een aantal keren naar een volgend voorzitterschap verschoven. Ik blijf dus vaag, maar dat komt ook doordat het een vage omgeving is. Ik probeer voor de Kamer de elementen van de vaagheid toe te lichten; laat ik het maar zo formuleren. Zoals het er nu naar uit ziet, verwacht ik dat het in de tweede helft weer op de agenda komt en dat wij dan verder praten. Ook dan weet ik echter niet of het besluitvormend zal zijn of informerend, maar gelukkig weet de Kamer dat ik dat van tevoren aan haar zal melden. Ik zal specifiek bij dit onderwerp ervoor zorgen dat de Kamer nadrukkelijk wordt geïnformeerd over de positie van het Umfeld en de andere landen. Dat is immers ook haar wens.

De heer Smaling heeft gevraagd wat inzake de vierde pijler het verschil is tussen het standpunt van het Europees Parlement en het standpunt van Nederland. In het vorige AO over de Transportraad heb ik melding gemaakt van de stemmingen in het Europees Parlement. Op 26 februari heeft het Parlement gestemd en amendementen ingediend. Het Europees Parlement wil dat onderhandse gunning mogelijk blijft onder voorwaarden. Wij willen kunnen kiezen tussen onderhands en aanbesteding. Over de einddatum van de onderhandse gunning kan ik melden dat het Europees Parlement wil dat een en ander tien jaar na het voorstel in werking treedt. Dat zal ongeveer 2025 of 2026 zijn. Wij hebben voor de Nederlandse Spoorwegen een onderhandse gunning tot 2025. Over het opknippen van het netwerk kan ik melden dat het Europees Parlement wel wil opsplitsen, maar ook de mogelijkheid wil tot een groot contract van maximaal 75% van het netwerk, terwijl wij hebben gezegd dat wij flexibiliteit willen in kavelomvang. Ik heb aan Frankrijk het voorbeeld voorgelegd waarbij het hele netwerk van Parijs in drie stukken wordt opgehakt. Dat kunnen zij zich ook niet voorstellen. Mij lijkt dat wij ook een vrij dicht spoorwegennet hebben en dat het ingewikkeld is om dat op te knippen.

De heer **Smaling** (SP): Dank voor dit duidelijke antwoord. Ik denk even hardop. We hebben net de verkiezingen gehad. Je kunt toch niet stellen dat er niks is gebeurd, zeker als je naar Frankrijk en Groot-Brittannië kijkt. Zou het gelet op de verkiezingen die wij achter de rug hebben, in de rede liggen om te anticiperen op een sfeerverandering? Formeel kun je op dit dossier geen opt-out claimen, maar als je je punt echt hard maakt en zegt dat je dit echt niet wilt, kun je de gele kaart dan wel verzilveren door daarop te anticiperen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Eigenlijk stelt de heer Smaling ook de vraag of dat in het Europees Parlement kan. Daar is natuurlijk een verschuiving opgetreden. Ja, dat is voor een deel aan het Europees Parlement. De landen reageren daarop via hun regeringen en parlementen. Ik zie niemand eenduidig ja of nee zeggen tegen die marktordering. Iedereen heeft toch wel een eigen argument om uit te komen op een ja of nee, of heeft het over de komma's. Het gaat eigenlijk om de mitsen en de maren. Ik ben heel benieuwd hoe het speelveld eruit ziet als we de formele standpunten krijgen. Daar kan ik nu niet op vooruitlopen. Ik vind het wel belangrijk dat ik met daar met individuele collega's over praat om te horen wat hun argumenten zijn, want vaak zit er een wereld achter hun standpunt.

Ik hoorde de toonzetting van de heer De Graaf over de kabelbaaninstallaties. Hij maakte een vergelijking met De Efteling. Ik heb prachtige herinneringen aan De Efteling, totdat daar een enorme achtbaan kwam. Daar ben ik niet helemaal vrolijk uit gekomen, laat ik het zo formuleren. De kabelbaan kan ik mij nog wel herinneren. Ik ga de heer De Graaf toch een inhoudelijk serieus antwoord geven. Het voorstel moet de bestaande Europese richtlijn vervangen. Voor Nederland zijn de gevolgen van het voorstel natuurlijk beperkt. We hebben op dit moment ongeveer 24 kabelbaaninstallaties, die onder de huidige richtlijn vallen. Hierbij gaat het om overdekte skibanen en buitenbanen. Deze installaties zullen ook onder de verordening vallen die op dit moment voorligt. Men kan zich voorstellen dat landen als Frankrijk, Zwitserland en Oostenrijk iets anders met de kabelbanen omgaan. De installaties die worden gebruikt voor het vervoer van skiërs zijn vrij serieuze installaties. De aanpassing van de huidige richtlijn blijkt nodig om onduidelijkheden weg te nemen over het antwoord op de vraag of bepaalde installaties wel of niet onder de richtlijn vallen. Inderdaad, de heer De Graaf heeft gelijk: de invloed op Nederlandse installaties is gering. De aanpassing en de exercitie die de Commissie momenteel uitvoert, hebben tot doel de administratieve wetgeving voor producten te stroomlijnen en te vereenvoudigen. Zij zijn niet bedoeld om veiligheidscriteria van de installaties aan te scherpen. Ik zei al dat het voor ons geen groot issue is, maar er zijn nu eenmaal landen waarvoor het wel een groot issue is en daarom vind ik het belangrijk dat wij er serieus naar kijken en dat wij daar een mening over hebben. De Kamer heeft van mij een brief ontvangen waarin staat waarom het punt inzake de korte vluchten anders op de agenda terecht is gekomen. Iemand vroeg mij of dit niet alsnog kan gebeuren. Zo werkt dat helaas niet. Voor ons is Gibraltar wat ver weg, maar ik kan mij voorstellen dat het voor de landen die het betreft, inmiddels toch wel een langlopend conflict is dat een lading heeft. Alle respect daarvoor. Daar moeten zij samen uitkomen.

De heer Smaling en mevrouw Kuiken hebben gevraagd of ik mij daarvoor inzet, of dat lukt en wat de stand van zaken is. Wij hebben daar uitgebreid over gesproken. In de aanloop naar de Transportraad heb ik in ieder geval bij de grote lidstaten – Frankrijk, het VK, Duitsland, Spanje, Polen en Italië – gepolst of zij een aanpassing kunnen steunen waardoor bij kortere vluchten al na drie uur om compensatie kan worden gevraagd. In de Raad steunt een meerderheid het Commissievoorstel. Er zijn ook een paar lidstaten die zich wat betreft kortere vluchten hebben uitgesproken voor

compensatie na drie uur. Dat zijn Bulgarije en Spanje en, naar het lijkt, ook Duitsland. De Raad zal de discussie over compensatie bij vertraging in de toekomst moeten voeren. Het Europees Parlement heeft steun uitgesproken voor drie, vijf en zeven uur. Deze variant is fors duurder. Ik heb mij ingezet voor een proportionele 3-uursvariant, zoals ik dat met de Kamer heb afgesproken. Ik hoop dat er snel een weg wordt gevonden om dit onderwerp weer op de agenda te zetten. De reden waarom het van de agenda af is gehaald, is wat ongewoon. Die heb ik de Kamer ook direct gemeld. Daar heb ik op dit moment weinig invloed op. Het ligt niet in mijn aard, maar ik ga niet over Gibraltar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wat is proportioneel in dit verband?

Staatssecretaris **Mansveld**: In een algemeen overleg heb ik hierover al eerder gezegd dat ik straks zo dicht mogelijk bij een bestaand voorstel probeer te blijven. Helemaal afwijken van het voorstel dat voorligt, betekent voor een aantal landen immers dat zij terug moeten omdat het een grote afwijking is. Ik heb gezegd dat wij in relatie tot het voorstel dat voorligt, proberen om binnen het kostenplaatje en zo dicht mogelijk bij de wensen van Nederland te blijven. Dat is waar wij nu mee bezig zijn. Wij bekijken steeds of men ook voor de kortere vluchten wil meegaan met compensatie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voor ons betekent proportioneel dat het ook redelijk en billijk is. Als je vertraagd bent en meer terugkrijgt dan het ticket heeft gekost, dan vraag ik mij oprecht af of wij niet doorschieten in bepaalde consumentenbelangen. Het klinkt wat stom dat ik nu die kant benadruk, omdat ik ook wel vind dat er iets moet gebeuren, maar ik heb soms het idee dat we enigszins doorslaan. Er zijn ook perverse, extreme situaties; ik vraag de staatssecretaris, hoewel het niet populair klinkt, om daar oog voor te hebben. Ik zie namelijk dat de wijzer in een aantal gevallen naar de verkeerde kant uitslaat. Daarom ook begrijp ik luchtvaartmaatschappijen die het niet proportioneel vinden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben het eens met de heer De Rouwe. Die variant is fors duurder en het moet wel proportioneel en redelijk blijven; daar zal ik voor staan.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): De heer De Rouwe maakt op zich een terechte opmerking, maar juist de variant met maatwerk werd onmogelijk geacht. Het is goed om in herinnering te brengen dat de Kamer er niet tegen is dat het bedrag beter aansluit bij de gemaakte kosten van het ticket, maar dat dit op allerlei technische bezwaren stuit. Daarom moeten we kiezen voor een variant die passagiers recht doet maar vliegtuigmaatschappijen niet onnodig op kosten jaagt.

De **voorzitter**: Dat was geen vraag, maar misschien wil de staatssecretaris reageren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Deze discussie hebben wij hier eerder gevoerd. De hoofdlijnen daarvan werden zojuist samengevat door de heer De Rouwe en mevrouw Kuiken. Ik kan alleen maar zeggen dat ik het herken, en de Kamer weet met welke inzet ik op pad ga. Waarom staat het niet op de agenda? Dat ligt aan de omstandigheden, en ik hoop dat het snel opgelost wordt en weer op de agenda komt. Wat er gezegd is over de handbagage in verband met taxfree winkelen, klinkt heel logisch. Je krijgt het altijd mee in een geseald plastic tasje waar je op Schiphol of een andere luchthaven niet zomaar de schaar in mag zetten. Het uitgangspunt van de Europese Commissie is dat het opstellen van voorwaarden voor het meenemen van handbagage onderdeel is van

de commerciële vrijheid. Dat principe steun ik van harte, want transparantie is toch wel het sleutelwoord. Ik steun de verplichting dat de voorwaarden al bij boeking aan de passagier kenbaar moeten worden gemaakt en op het ticket moeten worden vermeld. Daarmee is het duidelijk en weet de passagier wat de maximale hoeveelheid bagage is die hij mag meenemen. Het additioneel toelaten van een redelijke hoeveelheid taxfree gekochte artikelen is een praktijk die door de meeste luchtvaartmaatschappijen gewoon wordt gehanteerd. Ik vind het in ieder geval een goed punt, en ik zal bekijken waar we deze boodschap nogmaals onder de aandacht kunnen brengen. Als je een lekkere parfum koopt op het vliegveld – zo veel flessen kunnen dat overigens niet zijn, want ik meen dat de hoeveelheid alcohol aan een limiet is gebonden – zou het natuurlijk raar zijn als je die niet mag meenemen in je handbagage. Dat is in niemands belang, noch van de reiziger noch van de winkelier. Mevrouw Kuiken en de heer Smaling stelden vragen over Norwegian Air. De zorgen daarover dienen te worden aangekaart bij Ierland en in de Raad. Ook ik heb kennisgenomen van de zorgen van de vakbonden over het verlies van banen als gevolg van de praktijk bij Norwegian Air om personeel uit lagelonenlanden in te zetten tegen andere arbeidsvoorwaarden dan welke in de EU gelden. Ook de Europese carriers klagen over concurrentievervalsing op de Europese markt door het gebruik van deze constructie. Ik begrijp die zorgen en vind dat wij ons moeten inzetten voor eerlijke concurrentie en een level playing field. Nieuwe ontwikkelingen hebben mijn volledige aandacht, overigens in samenspraak met minister Asscher van Sociale Zaken. Het betreft een EU-brede problematiek. Het is belangrijk dat we dit onder de aandacht brengen van de Europese Commissie en dat andere lidstaten hun positie daarop bepalen. Ik vind dat dit ook in het sociale domein moet plaatsvinden. Het toeval wil – misschien wisten de vakbonden daarvan – dat aanstaande maandag de Europese luchtvaartdirecteuren bij elkaar komen. Ook in dat overleg zal het geagendeerd worden met het doel om in ieder geval de landenspecifieke situaties te bekijken. Daarvan wil ik de uitkomst afwachten, want eerst moeten de feiten in kaart worden gebracht. Vervolgens kunnen we bekijken hoe hiermee om te gaan.

Een ander punt dat de Kamer ook na aan het hart gaat, is veiligheid. In verband met Ierland hebben we EASA ingeschakeld. Mocht de veiligheid ook nu in het geding zijn, zal ik deze weg opnieuw bewandelen. De heer Smaling heeft gevraagd naar Single European Sky (SES). Dat is van groot belang voor Nederland. SES betekent dat wij ontzettend efficiënt door Europa kunnen vliegen. Daarvoor moeten best wel wat stappen worden gezet. De eerste technieken en procedures zijn vervolgd en klaar voor implementatie. De Kamer heeft van mij het Nederlandse antwoord op de consultatie over deze eerste implementatie ontvangen. Alle operationele partijen zijn er goed bij betrokken. Ik kijk daar kritisch naar, maar het is voor ons van groot belang dat wij dit gaan invoeren.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kom nog even terug op het punt van de oneerlijke concurrentie. Het is goed dat de staatssecretaris de input meeneemt van het overleg van aanstaande maandag tussen de directeuren en dat het wordt besproken in het sociale domein, maar ik pleit ervoor om het onderwerp ook tijdens de informele Transportraad op de agenda te zetten. We staan aan de vooravond van ontwikkelingen die in het wegtransport problemen hebben opgeleverd. Als we dit soort ongewenste ontwikkelingen een halt willen toeroepen, is dit het juiste moment. Het is al vijf voor twaalf. Mij kwam het voor het eerst op de lantenetwerkbijeenkomst ter ore. Toen was het echter al een bekend fenomeen dat nu tot de media is doorgedrongen. De eerste stappen zijn al gezet, dus we hebben niet heel veel tijd meer, maar ik mis nog een beetje het gevoel van urgentie.

Staatssecretaris **Mansveld**: De Transportraad vindt volgende week plaats. We kunnen daar niet zomaar een agendapunt aan toevoegen. Ik vind het belangrijk dat het wordt voorbereid door de directies van alle landen en dat het besproken wordt in de Transportraad; ik ga er ook van uit dat er in de Raad over van gedachten zal worden gewisseld. Het is echter belangrijk dat we eerst de feiten op een rijtje zetten. Daarna volgt alweer snel een nieuwe Transportraad, en ik kan mij voorstellen dat we bekijken of we het daarvoor agenderen. Als we het agenderen, moet het wel goed besproken worden. Dan moeten we het probleem niet alleen signaleren maar ook kunnen plaatsen, om vervolgens te bekijken welke stappen we willen zetten. Ik voel de urgentie dus ook, maar dit bericht heeft mij via de kranten bereikt en ik wil daar eerst een gevoel mee krijgen. Daarom ben ik erg blij dat de directeuren maandag bij elkaar komen en het in ieder geval bij hen al op de agenda staat. Sneller dan dat kunnen wij niet opereren. Ik zal deze kwestie in ieder geval meenemen in de informele ronde van de Transportraad en ik zal bezien hoe we het formeel agenderen, namelijk in de Transportraad of, als het gaat om de sociale omstandigheden, in een andere Raad.

Als ik de naam «Dobrindt» noem, weet iedereen meteen dat ik over de tolkwestie kom te spreken. Onze minister heeft in februari met de Duitse minister Dobrindt gesproken. Er is afgesproken dat er direct contact is zodra Duitsland concrete voorstellen heeft. Op ambtelijk niveau is er voortdurend contact over de planning. Tot nu toe liggen er geen concrete voorstellen; wellicht komen die voor de zomer. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de vervolgstappen. Het is echter niet zo dat er na 10 maart niets meer is gebeurd. Onze minister heeft het Nederlandse standpunt in deze kwestie ook zeer duidelijk gemaakt.

De heer De Rouwe heeft ook gevraagd of Nederland met andere landen zal optrekken in de strijd tegen het Duitse tolvignet. Ja, dat gaan wij zeker doen. Vooralsnog zijn er heldere afspraken met minister Dobrindt gemaakt om ons er tijdig bij te betrekken. Dat volgen wij zeer secuur, samen met andere landen. De heer De Rouwe heeft in zijn eigen betoog ook geschetst hoe het in andere landen is ontvangen.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, we hebben geen maximumaantal interrupties afgesproken. Ik ben vandaag zeer soepel, maar dit is wel uw derde interruptie. Gaat uw gang.

De heer **De Rouwe** (CDA): De staatssecretaris toont zich bereid om met andere landen op te trekken. Aan welke landen denkt zij dan? Ik denk dan aan Oostenrijk, dat een procedure tegen Duitsland wil starten. Is het ministerie bekend met dat voornemen? Wordt de ambassadeur daarbij betrokken? Aan welke acties wordt er concreet gedacht?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ons is bekend dat Oostenrijk een procedure wil starten. Ik weet niet in welk stadium die procedure zich op dit moment bevindt, maar daar is contact over. Het is belangrijk dat we op het moment dat we actie willen ondernemen en in gesprek willen gaan, weten wat het Duitse voorstel precies inhoudt. Daarover zijn tussen de ministers Schultz en Dobrindt contacten gelegd en afspraken gemaakt. Ik gebruikte in dat verband het woord «secur», maar de Kamer kan ervan uitgaan dat we daarbovenop zitten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was ook of die procedure waar Oostenrijk mee dreigt, bekend is. Er wordt gezegd dat daar contact over is. Kan de staatssecretaris meer zeggen over wat die procedure precies behelst en of Nederland zich daarbij gaat aansluiten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Op dit moment weet ik niet wat die procedure behelst. Daar zullen we over in contact treden met Oostenrijk. Ik heb er

echter geen enkel probleem mee om de Kamer daarover schriftelijk te informeren.

Ik ben aangekomen bij de maritieme onderwerpen. Mevrouw Visser van de VVD heeft gevraagd of de amendementen op de regelgeving voor het havenpakket het gaan halen. Onder het Griekse voorzitterschap heeft er nog geen echt inhoudelijke behandeling van het voorstel plaatsgevonden. Het ligt in de lijn der verwachting dat de amendering ten aanzien van de loodsdiensverlening en het toezicht daarop het gaat halen. Veel EU-lidstaten staan hier namelijk kritisch tegenover. Het antwoord is dus: ja, wij denken dat de amendementen het gaan halen.

Mevrouw Kuiken pleit ervoor om de richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens integraal deel te laten uitmaken van de EU-havenverordening. Het opstellen van de richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens is een exclusieve bevoegdheid van de Europese Commissie. Ze zullen geen deel uitmaken van de havenverordening, maar gelukkig wordt de Commissie in het kader van het Europees maritiem beleid opgeroepen om deze richtsnoeren aan te nemen.

Mevrouw Visser heeft gevraagd wat de gevolgen zijn van het IMO-besluit om geen NECA voor de Noordzee aan te wijzen. Dat moet in het regionale overleg met de Noordzeelanden gaan gebeuren. Dat overleg is gestart, maar heeft op dit moment nog geen resultaten opgeleverd. De Nederlandse inzet is erop gericht om de Noordzee toch als NECA aan te wijzen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat dacht ik ook uit het verslag te kunnen afleiden. De staatssecretaris geeft aan met de betrokken landen in overleg te treden. Mijn vraag was er ook op gericht wat haar inzet is. Met name wil ik weten of zij al inzicht heeft in de consequenties voor de (zee)havens en wat haar uitgangspunt is. Wat ons betreft gaan wij de gesprekken daarover namelijk niet aan, zolang het uitgangspunt nog niet bekend is bij ons. Met welke boodschap gaat de staatssecretaris nu dus op pad?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een terechte vraag. Ik heb geen maritieme achtergrond, dus het antwoord op de concrete vragen van mevrouw Visser geef ik in tweede termijn.

Dan kom ik te spreken over de cabotage. De VVD, de SP en de Partij van de Arbeid hebben gevraagd wat de minister in dat verband doet. De minister heeft de Kamer op 27 februari een brief gestuurd, waarin zij laat weten dat Nederland juist vanwege het verschil in sociale condities tussen lidstaten op dit moment geen voorstander is van het verder vrijgeven van cabotage. Zolang dit probleem niet is aangepakt, moet de Europese inspanning gericht zijn op eenduidige interpretatie en handhaving van de huidige voorschriften op dit terrein. De Kamer heeft de minister gevraagd om onderzoek te doen naar de overtreding van de cabotageregels. Op 5 maart is het toegezegde onderzoek toegestuurd. Dit onderzoek naar de in Nederland uitgevoerde cabotage levert slechts een eerste schatting van het aantal illegale ritten op. Dat heeft te maken met het ontbreken van voldoende betrouwbare gegevens. Het aandeel in het binnenlandse vervoer van cabotageritten wordt geschat op 0,8% tot 1,3%. Naar verwachting is 0,02% tot 0,03% van het totale aantal gemaakte beladen ritten een illegale cabotagerit. Dat zijn 2 à 3 van elke 10.000 ritten. Het is wenselijk om te bezien of het mogelijk is een beter onderbouwd beeld van de in Nederland uitgevoerde cabotage-activiteiten te krijgen. Er zal dan ook opdracht worden gegeven hiernaar onderzoek te doen. Omdat het beeld nog niet voldoende helder is, zal de extra inzet van de inspectie op de handhaving van cabotage in elk geval dit jaar worden voortgezet. In het voorjaar van 2015 zullen dan de resultaten van het onderzoek en van de inspecties van de ILT duidelijk zijn.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd naar mijn inzet op het punt van de ongelijke handhaving in de EU. Niet alleen ten aanzien van de rij- en rusttijden maar ook bij cabotage en andere vervoersdossiers speelt het

probleem van de ongelijke aanpak. Ik blijf mij inzetten voor de naleving van de afspraken over uniforme handhaving door de inspectiediensten in de lidstaten. Overigens is het niet alleen bij cabotage maar ook bij andere onderwerpen, zoals afval en grondstoffen, belangrijk dat de Europese inspecties op dezelfde wijze gaan werken, zonder dat de regels zelf veranderd worden. Eerst moet de handhaving eenduidig worden. Dat past in de kabinetsbrede inzet op een goede uitvoering van de Brusselse regelgeving. Als je goede regels hebt, gaat het er vervolgens om hoe je ze toepast. Is de handhaving eenduidig? Die slag moet eerst worden gemaakt.

Mevrouw Visser heeft gevraagd waarom het niet mogelijk is om een goed beeld te geven van de omvang van cabotage in Nederland. In zijn onderzoeksrapport geeft onderzoeksbureau Panteia aan dat het niet eenvoudig is om dat goed in te schatten; voor een deel zouden betrouwbare gegevens over de vervoersprestaties van buitenlandse voertuigen in Nederland ontbreken. De minister heeft in haar brief dan ook aangegeven dat het onderzoek wordt voortgezet om volgend jaar betere cijfers te krijgen. Het is namelijk heel lastig om een goed beeld te krijgen als je de exacte cijfers niet kent.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd welke extra inzet de ILT het komende jaar zal plegen. Er wordt extra capaciteit beschikbaar gesteld voor de inspectie zodat zij in het komende jaar haar extra inzet op handhaving kan continueren. Daar is een half miljoen euro voor gereserveerd. Dat betekent dat de ILT hands-oncontroles op cabotage zal uitvoeren. Ook het rapport daarover wordt aan de Kamer gestuurd.

Is de inspectie geen tandeloze tijger, zo heeft mevrouw Visser gevraagd. Ik zou haar willen adviseren om eens op werkbezoek bij de inspectie langs te gaan. Ik verzeker haar dat zij direct het beeld zal hebben dat de inspectie geen tandeloze tijger is. De inspectie gebruikt haar instrumenten en legt sancties op bij overtredingen; de chauffeur mag pas doorrijden na het opheffen van de overtreding. Dat klinkt heel erg als een papieren en formele regel, maar in de praktijk is het natuurlijk heel ingewikkeld als een chauffeur stil komt te staan. De lading moet vaak immers op tijd ergens zijn en kan bederfelijk zijn. Wat dus als een papieren maatregel klinkt, kan in de praktijk voor een chauffeur echt een vervelende sanctie blijken te zijn.

De heer De Graaf heeft gevraagd wanneer de minister de Kamer informeert over de stand van zaken ten aanzien van de strafrechtelijke vervolging. De minister heeft toegezegd om contact op te nemen met de minister van Veiligheid en Justitie; dat heeft ze ook gedaan. Afsproken is dat na een halfjaar de cijfers over de strafrechtelijke handhaving naar de Kamer worden gestuurd. De minister van V en J zal dat dus na de zomer doen.

De heer Smaling heeft gevraagd wanneer de minister de brief van SP-Europarlementariër Dennis de Jong over cabotage beantwoordt. Wij kennen die brief niet. Namens de minister zeg ik dat zij die brief graag zal beantwoorden. Zodra we de brief in bezit hebben, zal ik de minister vragen om hem te beantwoorden. Als de heer Smaling mij die brief kan overhandigen, met een kodakmoment, dan heb ik die brief in mijn bezit. Mevrouw Visser heeft gevraagd naar de gevolgen van de Hofuitspraak voor het innen van boetes. Het betrof de kwestie van grensoverschrijdende handhaving.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voordat de staatssecretaris overgaat naar het volgende onderwerp, heb ik nog aanvullende vragen over cabotage. Ik baseer mij op het rapport van de inspectie zelf. Dat roept vragen bij mij op. Men kan alleen handhaven bij heterdaad en niet als er overtredingen in het verleden worden geconstateerd. Ik kan mij voorstellen dat de ILT daar wat mee wil gaan doen in het kader van de normstelling. Zijn er dus voldoende handhavingsmogelijkheden? Mijn andere vraag heeft

betrekking op de administratieve controles. Ik vind het heel vreemd dat in het rapport letterlijk staat dat zij bedoeld zijn om «een eerste beeld te krijgen», maar «onvoldoende sluitende informatie» opleveren om überhaupt verder te kunnen gaan met het onderzoek. Het roept vragen op als je die bevoegdheid aan een inspectiedienst geeft, en diezelfde inspectie vervolgens constateert dat zij er niet zo veel mee kan. Mocht er bovendien iets uit komen, dan kan de ILT vervolgens ook niet ingrijpen omdat zij daar geen bevoegdheden toe heeft. Daar doelde mijn vraag op: heeft de ILT voldoende instrumenten en bevoegdheden om deze taak überhaupt goed te kunnen uitvoeren? Als je gaat handhaven moet je namelijk ook echt iets kunnen doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een goede vraag. De huidige vorm van handhaving zetten we voort, maar de vraag is of zij ook effectief is. Ik leg die vraag neer bij de ILT en zal de Kamer daar schriftelijk over berichten. Ik denk namelijk dat het goed is als de ILT daar een inhoudelijk antwoord op geeft.

Dan kom ik bij het punt van de grensoverschrijdende handhaving. Mevrouw Visser heeft gevraagd naar de gevolgen van de Hofuitspraak over het innen van boetes. Het heeft nauwelijks gevolgen. In de uitspraak is bepaald dat het oude regime nog één jaar blijft gelden. De Nederlandse inzet is gericht op snelheid, zowel van de kant van de Commissie om met voorstellen te komen, als van de kant van de Raad en het Europees Parlement om tot besluitvorming over te gaan. Overigens kan de uitwisseling van gegevens na een jaar doorgaan. Ik ga ervan uit dat de Kamer daarover geïnformeerd wordt zodra er weer stappen worden gezet of de besluitvorming hierover duidelijk is.

Mevrouw **Visser** (VVD): Misschien kan de staatssecretaris aangeven wat de consequenties voor de handhaving zijn? Zij zegt: er zijn nauwelijks gevolgen en er geldt nog een soort overgangsregime van een jaar; na dat ene jaar is in ieder geval de informatie-uitwisseling geborgd. Gesteld echter dat er geen stappen worden gezet, omdat zaken trager gaan dan verwacht, wat betekent dat dan concreet voor de handhaving, zowel hier als buiten Nederland? Dat is mij namelijk niet duidelijk. Ik ontvang daar graag aanvullende informatie over.

Staatssecretaris **Mansveld**: We verwachten het binnen één jaar te kunnen regelen. Als dat niet lukt, zal er een ander plan, een plan B, moeten komen. Aangezien het belang groot is, verwachten we echter dat het binnen dat ene jaar geregeld wordt en we niet in een situatie terecht komen waarin we over een plan B moeten gaan nadenken.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik bereid ben om mij in te zetten voor een algehele verhoging van het huidige maximumgewicht van 40 ton voor grensoverschrijdende vrachtwagens. In de Benelux is het al toegestaan; daarover zijn afspraken gemaakt. In het huidige voorstel van de Commissie is dit niet opgenomen, simpelweg omdat hiervoor op dit moment in Europa onvoldoende steun is. Sommige landen zijn bang voor bijvoorbeeld schade aan de infrastructuur. Bilateraal kunnen landen dit wel afspreken. Voor 45-voets containers is het ook toegestaan. Kortom: we blijven ons er dus voor inzetten, maar op dit moment is er geen draagvlak voor.

De heer De Graaf heeft gevraagd naar de Macedonische chauffeurs, hun rijbewijzen en de verkeersveiligheid. Deze kwestie is bij ons niet bekend. Ik weet niet meer welke zin de heer De Graaf niet wilde horen, dus ik probeer daar een beetje uit de buurt te blijven. Ook het ministerie van Sociale Zaken kent dit probleem niet. Als de heer De Graaf hier specifieke informatie over heeft, dan zou ik die heel graag ontvangen om te voorkomen dat wij iets gaan zeggen in de trant van «wij herkennen ons niet in dat beeld». Dat laatste wilde hij immers niet horen. Als de heer De

Graaf ons daar dus informatie over kan verschaffen, zou hij ons daar zeer mee helpen. Dan is het in ieder geval bij ons bekend en kunnen wij daarop in zijn richting reageren.

De Partij van de Arbeid heeft gewezen op het feit dat de boetes internationaal enorm in hoogte verschillen en pleit ervoor om deze iets meer in overeenstemming met elkaar te brengen. Het boetebeleid is een nationale aangelegenheid. Deze vraag wordt overigens heel vaak gesteld, in relatie tot heel veel verschillende onderwerpen. Inmiddels heb ik daar een stevige rode draad in ontdekt. Een boete moet een bepaalde hoogte hebben om effect te hebben. Als boetes te hoog of te laag zijn, schieten zij namelijk hun doel voorbij. De hoogte van deze boetes blijken in samenhang te staan met boetes voor andere zaken die in een land kunnen spelen. Het is dus belangrijk dat de boetehoogte een nationale aangelegenheid blijft, omdat de boete blijkbaar voor een deel gekoppeld is aan de cultuur en wellicht ook het rechtssysteem van een land. Om die reden wil het ministerie van Veiligheid en Justitie de huidige situatie handhaven.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat ben ik helemaal met mevrouw Mansveld eens. De Fransen moeten ook niet gaan bepalen hoe hoog onze boetes zijn. Alleen, het gaat om de manier waarop de handhaving wordt vormgegeven. Nederlandse chauffeurs worden bij wijze van spreken met een bepaald regime geconfronteerd. Dan mag je ook wel iets zeggen over hoe de richtlijnen worden vormgegeven, hoe ze worden gehandhaafd en of dat in verhouding staat. Het gaat er mij niet om dat wij tegen de Fransen zeggen dat zij geen boetes mogen opleggen, maar het gaat me er wel om het verschil in striktheid voor dezelfde chauffeur in verschillende landen. Ik kan me wel voorstellen dat daar enige mate van begrip voor elkaar in zou kunnen zitten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Kuiken slaat de spijker op zijn kop. Ik heb het bijvoorbeeld bij afvalstoffen gezien en ook hier komt het een aantal keer voorbij dat het bij Europese regelgeving heel belangrijk is dat de regels uniform zijn, en dat het naleven ervan en de handhaving ook uniform zijn. Het moet niet zo zijn dat in het ene land, zwart-wit gezegd, niet gehandhaafd wordt en in het andere land wel. Het boeteregime – een boete is een boete – moet dan ook cultureel ingebed zijn en passen bij de ervaring dat het een zware boete is. Daarnaast gaat het er ook om hoe er met regelgeving omgegaan wordt en hoe er gehandhaafd wordt. Dat ben ik helemaal met mevrouw Kuiken eens. Ik heb daar gespreken over met de ILT, ook op andere vlakken. De inspectie zegt dat bij elkaar op bezoek gaan het beste is. Inspecteurs gaan één of twee keer per jaar verplicht naar een inspectie in een ander land die zich bezighoudt met hun specifieke onderwerp. Als die uitwisseling goed op gang is, blijkt dat de handhavingsuniformering veel makkelijker wordt, omdat kennis gedeeld wordt en men van elkaar begrijpt wat het verwachtingspatroon is en hoe daarmee om te gaan. Ik vind het dus een volledig terecht punt. Het zal niet van de ene op de andere dag geregeld zijn, maar naast het boeteregime is dit een van de punten waarvan je je steeds weer afvraagt wat de afspraken zijn en hoe je die dan handhaaft. Doe je dat samen wel op de meest uniforme en effectieve manier?

Dan is er nog een vraag van mevrouw Visser en mevrouw Kuiken, over het harmoniseren van de rij- en rusttijden. De handhaving en uniformering daarvan sluit aan bij wat ik net heb gezegd: er is Europese samenhang nodig en er zijn afspraken nodig. Het oprichten van een Europees agentschap kan hierbij helpen; voor de rij- en rusttijden heeft dat onze steun.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb nog een aanvullende opmerking. Ik ben het helemaal met de staatssecretaris eens, en zoals mevrouw Kuiken ook al aangaf, past het boetesysteem bij het land van herkomst zelf. We

hebben echter met elkaar wel afgesproken – en dat heeft de staatssecretaris bij de eerdere beantwoording ook al aangegeven – dat de harmonisatie als het gaat om implementatie en de handhaving daarvan wel wordt afgestemd, juist ook door de uitvoerende diensten. Wij constateren dat verschillende partijen uit de sector zeggen dat zij Frankrijk niet meer in durven te rijden, omdat er bij binnenkomst al iemand op ze staat te wachten. Daar wordt een aantal zaken zo streng gehandhaafd dat het een soort hetze lijkt. Wij krijgen deze signalen in elk geval, en wij willen dat hier neerleggen. Dit kan toch niet de bedoeling van deze wetgeving zijn? We willen graag dat de staatssecretaris van deze signalen kennisneemt en ze meeneemt. Als aan de ene kant een land heel actief blijkt te handhaven en het daarmee het transport misschien zelfs buiten het land plaatst, moet het dat voor zijn concurrentiepositie zelf weten, maar de bedoeling kan het niet zijn. Als Nederland aan de andere kant totaal niet handhaaft, krijg je een heel ongelijk speelveld, terwijl we koersen op harmonisatie.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ondersteun de woorden van mevrouw Visser van harte. Het is exact wat ik bedoel. Ik zie dat in onze cultuur onze inspectie een bepaald beeld heeft over hoe met dingen om te gaan en wat het meest effectief is. In andere landen kan er bovenmatige of zeer strenge handhaving op bepaalde onderwerpen zijn, wat vaak te maken heeft met een politieke setting of een incident dat heeft plaatsgevonden. Ik neem het signaal van mevrouw Visser mee. Ik zal ervoor zorgen dat het bij de inspectie terechtkomt, want ik denk dat dit alles nodig is in de komende jaren. Ik ga ervan uit dat de inspecties in andere landen onderling praten over verschillende onderwerpen, zoals de Nederlandse inspectie dat doet. We moeten ervoor zorgen dat uniformering van handhaving van dezelfde regelgeving plaatsvindt. Ik zal ervoor zorgen dat dit specifieke voorbeeld bij de inspectie terechtkomt.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn. Ik heb in de eerste termijn ruimhartig interrupties toegestaan, om de tweede termijn wellicht wat te kunnen verkorten. Er staat ook nog een antwoord open in de tweede termijn. Ik geef nu het woord aan de heer De Rouwe voor een korte tweede termijn; het kan misschien wel in een minuut.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording en de handreiking om nog informeel te kijken hoe we de informatievoorziening verder kunnen verbeteren. Mij is ook duidelijk geworden dat de heer Timmermans, de minister van Buitenlandse Zaken, een verbeteringslag heeft gemaakt, zodat we samen de puntjes op de i kunnen zetten. Dat is prima.

Bij mij is er nog enige onduidelijkheid over of die 44 ton nu wel of niet vervoerd mag worden, bijvoorbeeld in de Benelux. Ik heb het opgezocht: in het persbericht van de EVO, die hiervan terecht een punt maakt, staat dat Europese regelgeving momenteel het grensoverschrijdend vervoer tot 44 ton tegenhoudt tussen de lidstaten die het zelf willen. Daarnet kreeg ik van de staatssecretaris het signaal dat het geen probleem is als de lidstaten het zelf willen, maar het in andere gevallen moeilijk wordt. Ik wil daar meer duidelijkheid over hebben. Wellicht heb ik het verkeerd verstaan, maar het is me nog niet helemaal duidelijk.

Ik heb nog een vraag over Transportraad. Is de staatssecretaris daar zelf bij aanwezig? Ik weet dat er af en toe alleen een ambtelijke vertegenwoordiging gaat, maar we weten allemaal dat dit minder indruk maakt dan als een bewindspersoon er zelf bij is. Ik ben benieuwd of dit in de agenda komt. Ik wil benadrukken dat juist bij belangrijke onderwerpen bewindspersonen er zo veel mogelijk zelf bij aanwezig zouden moeten zijn.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de vraag over de 44 ton. We hebben twee discussies: rond de ecocombi's en rond de 40 en 44

tonsnorm. Bij dat laatste zit er mogelijk wel ruimte. Wij roepen de staatssecretaris op om die ruimte te gebruiken. De rots zal er nog heel lang blijven liggen, en ik snap dat de staatssecretaris niet kan toveren, maar het zou heel erg zijn als we dit dossier vooruit blijven schuiven, want de luchtvaartsector wacht met smart op duidelijkheid. Dit is een hartenkreet van onze zijde.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Wij hopen van harte dat de liberalisering in het kader van het vierde spoorpakket niet door zal gaan. Ik wil nog aan tweede andere punten aandacht besteden.

De brief van Dennis de Jong over de cabotage zal ik nog geven aan de staatssecretaris. De heer De Graaf maakte terecht het punt dat de steekproef van de ILT om te achterhalen in hoeverre iedereen zich aan de regels houdt, buitengewoon klein was. Als je die steekproef echter groter wil maken, leg je een enorm beslag op de handhavingscapaciteit. In een AO over het wegverkeer in zijn algemeenheid van een tijdje geleden bleek ook dat veel Roemeense en Poolse chauffeurs de regels helemaal niet kennen. Je kunt ze er dan persoonlijk amper op aanspreken als zij meer ritten hebben gereden dan toegestaan. Deze chauffeurs komen wellicht ook nog in andere landen met andere cao's, dus de detacheringsrichtlijn is ook weer niet te handhaven. Hier loop je dus tegen een gigantisch handhavingsprobleem aan. Het zou mij echt wat waard zijn als de regering dit aan de orde stelt. Ik zie gewoon niet hoe dit is op te lossen. Datzelfde geldt voor de kwestie met Norwegian Air International. De staatssecretaris wil eerst de feiten weten en er meer over horen. Dat is terecht en dat zou ik zelf ook zeggen, maar wat deze kwestie niet te licht op en wacht daar, zoals mevrouw Kuiken ook al zei, in godsnaam niet te lang mee. Voordat je het weet is het namelijk allemaal alweer gebeurd en hebben we er een carrier bij die we er niet tussen moeten willen hebben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik beperk mij tot het punt van de oneerlijke concurrentie in de vliegwereld. Ik ga toch even vervelend doen. Ik zou graag een terugkoppeling willen van het gesprek van maandag tussen de directeurs, want ik ga ervan uit dat de staatssecretaris daarover geïnformeerd wordt. Ik zou ook graag van de staatssecretaris willen weten of zij inzicht heeft in het tijdpad van besluitvorming met betrekking tot de vraag of de maatschappij het businessmodel mag optuigen of niet. Norwegian Air International wordt nu nog door onder andere Amerika tegengehouden in wat de maatschappij mag doen. Ik heb dus behoefte aan meer informatie over het tijdpad en de urgentie die daarachter zou moeten zitten. Dan nog even heel procedureel: mocht de informatie, die ik graag voor 5 juni wil hebben, daar aanleiding toe geven, overweeg ik om eventueel een VAO aan te vragen. Ik ben daar niet op uit, maar ik wil het wel vast aankondigen, als ik althans de toezegging van de staatssecretaris krijg dat ze deze informatie aan de Kamer wil geven.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ook ik houd het kort. Allereerst heb ik een opmerking over de cabotage, waarover de heer Smaling het in de tweede termijn ook al had. Het gaat om 6 procent op 0,01 promille of iets dergelijks van het aantal ritten dat gecontroleerd is. Ik zou toch richting de staatssecretaris aan willen geven dat zij er meer mankracht op moet zetten. Zij heeft het daar ook al wel over gehad. In een eerder overleg rond de begroting hebben we over de cabotage en over de ILT al aangegeven dat we daarvoor graag geld zouden willen vrijmaken. Dat heeft het toen niet gehaald. De noodzaak blijkt nu echter zodanig dat we goed moeten controleren of er werk van gemaakt wordt. Graag geef ik deze aanmoediging daarom nog een keer. Over de rijbewijzen zullen we de bronnen aan de staatssecretaris doen toekomen via de griffie.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal de vragen op een rij afgaan. Mijn antwoord over de 44 ton is tweeledig. Het Benelux-verdrag is ouder en staat in dit geval boven de EU-regels, dus in de Benelux kan het wel gaan tot 44 ton. Daarbovenop wordt op EU-niveau formeel mogelijk gemaakt dat vrijwillig tussen twee landen LZV's kunnen rijden. In juni start hiervoor een experiment tussen Nederland en België.

Ik probeer altijd zelf bij de Transportraad aanwezig te zijn, en datzelfde geldt voor de Milieuraad, die een week later is. In dit geval is het agendatechnisch ingewikkeld, omdat we in Bonn milieuonderhandelingen hebben met alle ministers. Dat betekent dat ik op de een of andere manier terug in de tijd van Luxemburg naar Bonn moet. Dat zal krap worden, want de minister is de hele week in Myanmar. Ik ga een uiterste poging doen om ervoor te zorgen dat ik van twee werelden het beste meekrijg. Maar de Kamer kan zich voorstellen dat de milieuonderhandelingen in Bonn voor Europa ook een zwaarwegend onderwerp zijn.

Bij de NECA is de inzet van Nederland gericht op de datum van de inwerkingtreding, zodat enerzijds recht wordt gedaan aan de milieumambities van het kabinet, en anderzijds de sector voldoende tijd heeft om aan de extra uitrustings-eisen van schepen te voldoen. De vroegst mogelijke datum zal 2018 zijn. In overleg met de sector wordt bekeken of dat haalbaar is. Over de exacte datum kan ik geen uitspraken doen, want de betrokken landen nemen de NECA met unanimité aan. Ik houd er niet van om problemen af te schuiven, maar als de Kamer verdere detailvragen heeft, dan kan zij die stellen op het AO over scheepvaart op 10 juni, waarop dit onderwerp ook aan de orde zou kunnen komen. Wellicht kan de Kamer er dan over doorpraten met de minister.

De heer Smaling spreekt terecht van handhavingsproblemen. Eigenlijk zegt de heer De Graaf hetzelfde: voldoende mankracht is belangrijk. Ik meen dat er een half miljoen extra uitgetrokken wordt voor handhaving. Er wordt ook gewerkt aan afspraken. Ik heb al uitgebreid aangegeven dat ik het belangrijk vind dat er gehandhaafd wordt. Op de vraag van de VVD om te bekijken wat het meest effectief is, kom ik terug. Ik vind dat de ILT die vraag moet beantwoorden, opdat de handhaving een goede vorm krijgt.

Voortgaand op de kwestie van de cabotage heeft de heer De Graaf nog gevraagd of het een te kleine steekproef betrof. Het was een kleine maar gerichte steekproef, om de pakkans zo groot mogelijk te maken en om zo veel mogelijk te leren over de problematiek. Cabotage heeft de aandacht van veel lidstaten. Ook op de conferentie in Parijs en de informele Transportraad is aandacht voor de verschillende sociale condities.

Mevrouw Kuiken zei dat ze toch vervelend ging doen over Norwegian Air. Ik vind dat zij alles behalve vervelend doet, want ik vind het zeer terecht dat zij dit vraagt. Ik zal de uitkomst van het directeurenoverleg terugkoppelen. Het heeft mijn aandacht; ik zal er in ieder geval voor zorgen dat er op de aankomende Transportraad vanuit Nederland aandacht aan wordt besteed als «any other business»-agendapunt. Ja, de Kamer wordt daarover schriftelijk bericht. Ik ga ervan uit dat dit al op de dinsdag of de woensdag na het directeurenoverleg kan. Ik benadruk nogmaals dat mevrouw Kuiken niet vervelend is. Ik zal er ook voor zorgen dat het met het ministerie van SZW wordt afgestemd, omdat het daar ook een rol in speelt.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik dank de staatssecretaris zeer voor deze toezegging. Ik neem dan aan dat er ook een inschatting wordt gemaakt van het tijdspad?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als dat te doen is, zeker.

De heer **Smaling** (SP): Kan de staatssecretaris toezeggen dat er een reactie komt op de brief die Dennis de Jong aan de ministers, en dus ook aan onze minister, heeft gestuurd over de cabotagekwestie? We kunnen lang discussiëren over de handhavingscapaciteit. Je organiseert eerst een probleem en vervolgens ga je daar een enorm bedrag aan handhaving op zetten. Dat is een omkering van hoe het zou moeten. Als er op die brief gereageerd kan worden – het liefst op korte termijn – dan zou mij dat zeer veel waard zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben blijkbaar niet duidelijk geweest in eerste termijn. Ik wilde de brief al in ontvangst nemen en had gezegd dat ik ervoor zou zorgen dat daar een schriftelijke reactie op komt. Als u hem zou overhandigen, wilde ik daar zelfs een kodakmoment van maken. Schijnbaar hebt u dat stukje van mijn betoog niet helemaal meegekregen. Als u mij de brief geeft, zorg ik ervoor dat er een antwoord op komt.

De **voorzitter**: Mijnheer Smaling, dat aanbod kunt u toch niet weerstaan.

De heer **Smaling** (SP): Ik heb die brief met bijlage heel discreet achter de rug van de staatssecretaris om bezorgd.

De **voorzitter**: Oh, dat was die smokkelwaar. Het is namelijk te doen gebruikelijk om het via ons te laten gaan, maar u hebt de brief al achter onze rug om verstrekt.

De staatssecretaris is klaar met haar tweede termijn.

Er zijn tal van toezeggingen gedaan.

- De staatssecretaris biedt de Kamer aan in een technische briefing nader te informeren over de wijze waarop zij de afspraken en suggesties voor een betere informatievoorziening over Europese voorstellen en Europese Raden op I en M-terrein vorm wil geven, opdat de leden zich daar een oordeel over kunnen vormen.
- De Kamer wordt binnenkort geïnformeerd over de thema's die de regering centraal zou willen stellen tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap in 2016.
- Zodra duidelijk is hoe het Umfeld en de behandeling van het vierde spoorpakket verder vorm krijgen onder het Italiaanse EU-voorzitterschap, zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de ontwikkelingen om te komen tot een blokkerende minderheid.
- De minister heeft met haar Duitse ambtsgenoot heldere afspraken gemaakt over het betrekken van Nederland bij de besluitvorming over het Duitse voornemen tot invoering van een vignet voor personenvervoertuigen; zodra op dat vlak nieuwe ontwikkelingen te melden zijn, zal de Kamer worden geïnformeerd.
- Over de stappen die Oostenrijk in dezen heeft gezet en de vraag of Nederland daar ook bij betrokken is, zal de Kamer op korte termijn worden geïnformeerd.
- In het voorjaar van 2015 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over het nader onderzoek naar de cabotageactiviteiten in Nederland en over de handhaving hiervan in Nederland en andere EU-lidstaten.
- Na de zomer zal de minister van V en J de Kamer informeren over de cijfers met betrekking tot de strafrechtelijke handhaving van de regelgeving in het kader van rij- en rusttijden.
- De Kamer zal binnenkort nader worden geïnformeerd over de vraag of de Inspectie Leefomgeving en Transport voldoende instrumenten heeft om de cabotageregels effectief te kunnen handhaven.
- De staatssecretaris nodigt de commissie voor I & M uit om een bezoek te brengen aan de ILT.

Dat gaan we doen.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de casus Norwegian Air en het overleg van maandag hierover; de brief hierover zal waarschijnlijk begin juni aan de Kamer worden gezonden.

Het VAO hangt nog een beetje boven de markt; mevrouw Kuiken komt daarop terug.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb nog een opmerking. In de eerste toezegging is sprake van een technische briefing, maar ik denk dat het belangrijk is om een informeel overleg te voeren over de verwachtingen van de Kamer. Ik weet niet of dat hetzelfde is, maar ik wil dat in ieder geval nog even gezegd hebben.

De **voorzitter**: Met instemmend geknik stemt de Kamer toe. Hierbij sluit ik de vergadering.

Sluiting 16.48 uur.