

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 227

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Europese Zaken² hebben op 22 april 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 april 2009 met het verslag van de Transportraad van 30 maart 2009 (21 501-33, nr. 224);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 april 2009 met de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 29 april 2009 (21 501-33, nr. 223);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2009 met de kabinetsreactie op het Groenboek TEN-T (22 112, nr. 843);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 24 maart 2009 met de fiche: Richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens (22 112, nr. 832).**

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

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Van Mierlo

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De **voorzitter**: Welkom. Er zijn vier woordvoerders aanwezig. Ik zal zelf het woord voeren namens de VVD-fractie wegens ziekte van de heer Aptroot. De heer Van Heugten zal het overleg straks even moeten verlaten omdat hij een VAO in de plenaire zaal moet bijwonen. Wij hanteren een spreektijd van vijf tot zes minuten.

Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) en Peters (GroenLinks).

Plv. leden: Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), De Wit (SP), Van der Vlies (SGP), Vos (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Haverkamp (CDA), Lempens (SP), Schermers

(CDA), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Samsom (PvdA), Kuiken (PvdA), Teeven (VVD), Spies (CDA), Roemer (SP), Wilders (PVV), Nicolai (VVD), Van der Ham (D66), Van der Burg (VVD), Besselink (PvdA), Van Leeuwen (SP), Ouwehand (PvdD), Voordewind (ChristenUnie) en Vendrik (GroenLinks).

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Linhard (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Waalkens (PvdA), voorzitter, Van Baalen (VVD), Ormel (CDA), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Jan Jacob van Dijk (CDA), Blom (PvdA), Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Jonker (CDA), Irrgang (SP), De Roon (PVV), Boekestijn (VVD), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Gill'ard (PvdA), Jasper van Dijk (SP),

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie vindt dat Nederland intensief betrokken moet zijn bij de ontwikkelingen rond Intelligent Transportation Systems (ITS). Nederland heeft immers zelf vergaande plannen voor Anders Betalen voor Mobiliteit, dat veel te maken heeft met ITS. Verder is veel kennis in Nederland aanwezig over alles wat te maken heeft met weg- en infrastructuurcommunicatiesystemen. Ik mag daarvan zelf regelmatig getuige zijn, want in mijn woonplaats Helmond is de High Tech Automotive Campus ontstaan. Op 11, 12 en 13 mei vindt daar een top event plaats over de technologie die in Nederland is bedacht en die wordt gemaakt voor deze systemen. Veel Nederlandse kennis op dit gebied zouden wij in een groter verband kunnen exploiteren. Kan de minister toelichten wat hij bedoelt met de opmerking in de geannoteerde agenda dat de bevoegdheidsverdeling tussen lidstaten en de Europese Commissie aangepast zou moeten worden? Welke aanpassing heeft de minister in dit verband voor ogen? Er wordt binnen de Europese Commissie al langer gewerkt aan een rapport over interoperationaliteit van tolsystemen. Daarvoor zou een speciale commissie in het leven worden geroepen. De rapportage had eigenlijk al lang beschikbaar moeten zijn. Ligt dit op schema? Wat is hierover bekend?

Recent heb ik vernomen dat er een call for proposals is gedaan voor een extra budget van maar liefst 1 mld. in het kader van het pakket crisismaatregelen van de EU. De deadline hiervoor valt al op 15 mei. In deze call zit ook een budgetlijn voor ITS voor 100 mln. Is deze subsidie-mogelijkheid bij de minister bekend? Worden in dit kader ook Nederlandse projecten ingediend? Hoe reageert Nederland op deze call for proposals?

Over het Groenboek TEN-T hebben wij een rondetafelgesprek gevoerd. Ik noem een aantal conclusies van de CDA-fractie, die voor een deel ook terug te vinden zijn in de kabinetsreactie. Mijn fractie benadrukt het belang van TEN-T. Het gaat hierbij om 8 mld. Dat lijkt veel geld, maar op Europees niveau is 8 mld. een minder groot bedrag. Wij moeten daarom niet te veel en te lang studeren op ingewikkelde MKBA's, maar de middelen zo veel mogelijk uitvoeringsgericht inzetten. Cofinanciering kan daarbij een goede waarborg zijn voor een effectieve besteding. Als een lidstaat immers zelf volop meebetaalt, mag je ervan uitgaan dat de projecten geen luchtkastelen zijn.

De heer **Roemer** (SP): De heer Van Heugten vindt dat wij niet te veel geld en energie moeten steken in MKBA's. Geldt die opvatting alleen als het om Europa of internationale projecten gaat, of geldt dit voor het CDA voortaan ook als wij spreken over de aanleg van wegen en spoorwegen in Nederland?

De heer **Van Heugten** (CDA): Mijn fractie heeft altijd benadrukt dat er een gezonde balans moet zijn tussen enerzijds onderzoek en berekeningen vooraf, en anderzijds de uitvoering. De berekeningen vooraf zijn soms erg modelmatig en wekken vaak de indruk dat je alles tot drie cijfers achter de komma kunt voorspellen. Die gezonde balans hebben wij onder andere benadrukt bij de besteding van het geld in het kader van de Nota Ruimte en bij het MIRT. Op Europees niveau kan men 8 mld. inzetten. Daarom moeten wij ook hierbij de gezonde balans in de gaten houden. Hoeveel geld stop je in de voorbereiding en de onderbouwing en hoeveel in de uitvoering? Dezelfde gezonde balans is ook nodig voor nationale projecten. Op dit punt is mijn fractie kritisch.

De toegevoegde waarde van een Europees verband kan duidelijker. Projecten zouden meer moeten worden gerelateerd aan een aanpak van prioriteiten. Klimaatdoelstellingen zijn prima, maar mogen niet alleen leiden tot een politiek van modal shift. Het optimaliseren van de doorstroming per modaliteit leidt namelijk ook tot minder milieubelasting. Wij moeten dus niet alleen de klimaatdoelstellingen in het oog houden, maar

moeten ook binnen de modaliteiten zorgen voor een optimale doorstroming. Verder vraagt mijn fractie aandacht voor afstemming in het operationele gebruik van de infrastructuur. Veel knelpunten zitten niet alleen in de infrastructuur zelf, maar ook in de harmonisatie en afstemming van operationele zaken. Bijvoorbeeld bij het spoorvervoer kan nog veel worden verbeterd door harmonisatie. De EU kan daaraan een bijdrage leveren door te investeren, maar ook door de harmonisatie en operationele afstemming te coördineren. De Unie zou deze twee zaken kunnen koppelen. Men zou kunnen stellen dat men pas mee-investeert als lidstaten bereid zijn tot harmonisatie bij het gebruik.

8 mld. is veel geld, maar op Europese schaal toch slechts een beperkt bedrag. Wij moeten versplintering voorkomen. Mijn fractie stelt daarom voor om per modaliteit een shortlist op te stellen voor de in te zetten middelen. Eventueel kan er op de achtergrond sprake zijn van een long list.

Als alle 26 lidstaten lijstjes van projecten maken die zij graag willen financieren uit de TEN-T-middelen, moet ook Nederland daar alert op zijn. Bij de weginfrastructuur kunnen we daarbij denken aan de A1 naar het oosten en de A58/A67 naar het oosten en het zuiden. Voor vervoer over water denk ik bij de oost-westverbinding aan het Twentekanaal naar het oosten, bij de noord-zuidverbinding aan het Canal Seine-Nord van Parijs via Gent naar Terneuzen. Voor het spoorvervoer denk ik aan de corridor Rotterdam–Genua en het knelpunt bij Emmerich, aan de corridor naar Lyon en aan het traject Rotterdam–Antwerpen. Er zijn dus genoeg projecten die een connectie met Nederland hebben. Ook Nederland moet dus alert zijn en een lijstje opstellen.

Eén punt wil ik speciaal benadrukken. Dat betreft geen project in Nederland, maar een binnenvaartproject in Duitsland. De binnenvaart naar het oosten via de Donau wordt nog steeds geconfronteerd met een traject tussen Straubing en Vilshofen van zo'n 70 km dat een geweldig knelpunt vormt. Het is ook voor de Nederlandse binnenvaart belangrijk als er een oplossing komt voor dat knelpunt.

Sinds 1 april heeft de Engelse inspectiedienst zijn uitvoerende taken gepri vatiseerd. Dat leidt tot een snel groeiend aantal klachten van Nederlandse vervoerders. Er wordt met name geklaagd over discriminatie en onheuse behandeling. Wij hebben gehoord dat bij parkeerplaatsen of distributiecentra buitenlandse vrachtauto's er doelbewust worden uitgepikt door de inspectiediensten. Die vrachtauto's worden dan aan een uitermate strenge en veelomvattende controle onderworpen. Verder hebben wij berichten gehoord over intimidatie en ondeskundigheid van de controleurs. Een en ander leidt tot veel irritatie. Bij de langdurige controles vindt men bijna nooit wat, maar deze controles leiden er wel toe dat de schema's van rijen rusttijden van de chauffeurs behoorlijk uit de klauwen lopen. Ook leiden de controles tot veel extra kosten voor de vervoerders. Een en ander moet volgens mij in het informele transportoverleg aan de orde worden gesteld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Aan het verslag van de vorige Transportraad heeft de PvdA-fractie niets toe te voegen. Volgens mij heeft de minister uitgevoerd wat wij hebben gevraagd. Kan hij ons zeggen of het Nederlandse standpunt over de internalisering van externe kosten bij congestie in de Raad wordt gedeeld? Hoe liggen de stemverhoudingen? Volgens onze fractie moet die internalisering ook voor personenauto's gelden.

Ik kom op de richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens. Nederland, en ook mijn fractie, staan in beginsel positief tegenover het initiatief van de Europese Commissie. Wij willen echter dat er meer aandacht wordt besteed aan de uitvoering van de richtlijn. Het is nog steeds niet duidelijk in hoeverre en op welke termijn de benodigde elektronische systemen zullen werken en zullen kunnen worden aange-

sloten op het SafeSeaNet-systeem. Evenmin is duidelijk in hoeverre de voorgestelde vereenvoudiging rond de bemannings- en passagierslijsten conform de Schengengrenscore is geregeld. Kan de minister dit toelichten?

Ook mijn fractie kan zich in grote lijnen vinden in de conclusies van de evaluatie van TEN-T tot nu toe. Voor Nederland als distributieland is een degelijk transportbeleid van belang. Daarbij zijn concretisering en uitwerking van bestaande financiële afspraken een vereiste. Als dit niet gebeurt, bestaat de kans dat het bij goede intenties en wollige afspraken blijft. De keuze voor optie 3 wordt breed gedeeld. Ook mijn fractie kiest voor die optie. Het is wenselijk dat er minder wordt gedacht vanuit een project als onderdeel van een verbinding, en meer vanuit het grotere verband van de gehele corridor of verbindingsas. Volgens onze fractie past op dit punt dus geen geneuzel over subsidiariteit. Hierbij moeten wij juist inzetten op het oplossen van grensoverschrijdende problemen. Ik denk aan de problemen met de Betuwelijn, maar ook aan de verbinding tussen de Seine en de Schelde. De Europese Unie zou de taak op zich moeten nemen om juist de procedurele en financiële complicaties van grensoverschrijdende verbindingen te vergemakkelijken.

De begrotingscyclus van de EU beslaat slechts zeven jaar. Eigenlijk is dat te kort voor de opgaven die er op het vlak van de infrastructuur nu liggen. Kunnen wij daar volgens de minister iets aan doen? Wij zijn voorstander van de aanstelling van een corridorcoördinator, die blijkbaar op dit moment al succesvol wordt ingezet. Is er kans dat de west-oostcorridor A1 richting Berlijn hoger op de agenda komt te staan als wij meer inzetten op de grensoverschrijdende samenwerking? Kan de 8 mld. TEN-T-geld ook worden ingezet voor de aanleg van veilige parkeerplaatsen?

Ook mijn fractie heeft een brief gekregen over de inspectie van het vrachtvervoer in Groot-Brittannië nadat deze is geprivatiseerd. Wij hebben begrepen dat de inspecties vaak anderhalf uur duren. Een en ander leidt tot grote logistieke problemen. Is de minister bereid om dit met zijn buitenlandse collega's te bespreken?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De agenda van de informele Transportraad is wel eens zwaarder geweest dan die van de komende bijeenkomst. Naar aanleiding van het verslag van de vorige bijeenkomst van de Raad wil ik vragen waarom men bij de rechten van passagiers van zee- en binnenvaart een scheiding wil aanbrengen tussen zeevaart en binnenvaart. Wat houdt zo'n scheiding precies in? Wil men tornen aan de optimale rechten van passagiers? Is de minister bereid om de Kamer hierover te informeren zodra hierover duidelijkheid is?

De arbeidstijdenrichtlijn voor beroepschauffeurs is volgens mijn fractie een aanfluiting geworden. Wij zijn ervan overtuigd dat dit zal leiden tot misbruik van zelfstandige chauffeurs. De oproep van de minister om daarvoor te waken is slechts «voor kennisgeving aangenomen». Als dat in een verslag staat, weet ik inmiddels wel wat dat betekent. Hoe wil de minister dit praktisch gaan regelen?

Er is al voldoende gezegd over de geprivatiseerde inspectie in Groot-Brittannië. De wijze les die wij hieruit kunnen trekken, is dat wij deze zaken nooit moeten privatiseren. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

De Europese Commissie wil meer en uitgebreidere bevoegdheden rond ITS. In de brief van de minister van 16 april staat hierover een bijna onleesbare passage waarin wordt gesteld dat dit nader moet worden gepreciseerd. Dat is allemaal leuk en aardig, maar kan de minister mij gewoon zeggen waar dit heengaat als het aan de Commissie ligt en waar dit heengaat als het aan de minister ligt? De minister weet het standpunt van de SP-fractie: minder Brussel. Dat standpunt geef ik hem ook voor dit onderwerp mee.

Mijn fractie staat erg kritisch ten opzichte van TEN-T. Natuurlijk moeten wij optimaliseren als dat mogelijk is. Wij zien echter dat er sinds 1996 voor 400 mld. is geïnvesteerd. Iedereen vraagt zich op dit moment echter af waar dit enorme bedrag aan is besteed en of dit heeft geleid tot de ontwikkelingen die ons vooraf zijn voorgespiegeld. Dit moet ons te denken geven. Wij hebben het hierbij niet over «klein bier», om de woorden van de minister te gebruiken. Die stelt dat er onmiskenbaar positieve ontwikkelingen zijn geweest. Hij noemt drie voorbeelden, waaronder het net van spoorwegen voor hogesnelheidslijnen en de goederen-corridor Rotterdam-Genua. Voor de helderheid zeg ik dat wij het hierbij wat Nederland betreft dus vooral hebben over de HSL-Zuid en de Betuwe-route. Volgens mij zijn dit twee chronische migrainedossiers die beide hebben geleid tot een aardige miljardenstrop. Die stroppen zijn niet zozeer aan TEN-T te wijten, als wel aan de manier waarop wij hiermee in Nederland zijn omgegaan. Toch is het succes van projecten vaak afhankelijk van de manier waarop de buurman ermee omgaat. Voor de Europese samenwerking zijn deze zaken zeer relevant. Een wegroestende Betuwelijn die in Duitsland overgaat in een veredeld boemellijntje, mag geen voorbeeld zijn van de manier waarop wij hiermee internationaal omgaan. Zelfs de Benelux-trein kan niet zonder vertraging tussen Roosendaal en Antwerpen rijden. Dat is het resultaat van 400 mld. Europese bestedingsdrang. Verder wordt de IJzeren Rijn genoemd als mogelijk project. Dat is nu juist een project dat eigenlijk niemand wil, met uitzondering van enkele havenbaronnen in Antwerpen. Ook de minister wil vast niet dat er een vervuillende en overlast veroorzakende Belgische Betuweroute dwars door zijn geliefde Limburg gaat kachelen. Dit zijn voorbeeld van hoe het niet zou moeten gaan.

TEN-T, waaraan men waarschijnlijk met heel goede bedoelingen is begonnen, is vanaf het begin niet goed opgezet. Het project is een prooi geworden van de enorme Europese transportlobby. Er is geen sprake van een integrale benadering, er is geen sprake van de dubbeldoelstelling economie en leefomgeving, er zijn geen inzichten in consequenties voor het milieu, inclusief de gevolgen voor het klimaat. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat deze zaken niet langer ontbreken? Hoe voorkomt hij dat nationale krachten ertoe zullen leiden dat wederom geld wordt verkast aan projecten waarop wij nauwelijks controle kunnen uitoefenen en die nauwelijks grensoverschrijdende meerwaarde hebben? Wat gaat hij doen aan het feit dat echte innovaties, en de uitvoering ervan, op het gebied van schoon, zuinig en stil achterwege blijven? Als hij hiervoor niet zorgt, zal TEN-T een project blijven dat enorm veel geld kost en waarvan de meerwaarde niet valt aan te tonen. Als dat zo blijft, kunnen wij al dat geld wel beter gebruiken.

Voorzitter: Roefs

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Het is duidelijk dat de problematiek van de rijtijden een internationale aanpak vergt. Elke chauffeur kan echter zeggen dat hij zelfstandig chauffeur is. Hoe denkt de minister daarmee om te gaan?

Deze ochtend las ik in de krant dat het KLPD fotografeert in het buitenland. Het lijkt mij merkwaardig dat de Nederlandse politie onderweg is. Kan de minister dit toelichten?

In het verslag van de vorige bijeenkomst van de Transportraad is sprake van het project Single European Sky. Als wij het luchtruim beter benutten, kan dat leiden tot kostenbesparing. Bovendien wordt het milieu gespaard omdat er minder kerosine nodig is. Hierover zou nog worden overlegd in het Europees Parlement. Veel landen staan niet te springen om dit aan te pakken. Toch vergt dit echt een Europese aanpak. Wat is de stand van zaken van dit project?

De minister stelt dat bij TEN-T milieu én economie een rol spelen. Dat

standpunt spreekt de VVD-fractie altijd erg aan. Bij veel zaken op het punt van ruimtelijke ordening en infrastructuur ligt het accent duidelijk bij de lidstaten zelf. De grensgebieden zijn voor Europa van belang. Zo zou bij de A1 in Twente en bij de Betuwelijn Europa een rol kunnen spelen. De trein van Nederland naar Duitsland gaat nu razendsnel, maar staat bij Emmerich helaas stil, en straks zal ook de Betuwelijn bij Emmerich stoppen. Juist in de grensgebieden moet meer gebeuren. Kennelijk heeft er bij de Engelse inspectie een gedeeltelijke privatisering plaatsgevonden. Ook mij bereiken hierover klachten. Het zou allemaal erg lang duren, zodat mensen zich gaan afvragen of er andere belangen meespelen. Deze kwestie is door alle woordvoerders aan de orde gesteld. Naar ik aanneem zal de minister daarop dan ook zeer uitgebreid ingaan.

Voorzitter: Neppérus

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de gestelde vragen. Het is logisch dat deze vragen voor een deel gaan over langlopende dossiers die tijdens de vorige bijeenkomst van de Transportraad aan de orde zijn geweest, en voor een ander deel over onderwerpen die linksom of rechtsom tijdens de informele Transportraad in Tsjechië aan de orde kunnen worden gesteld.

Wij hebben inderdaad weleens een zwaardere agenda gezien. De agenda van een bijeenkomst van de informele Transportraad is echter wel vaker minder zwaar. Toen ik een keer niet bij zo'n informele bijeenkomst kon zijn – ik doel op de bijeenkomst in Slovenië – stelde de Kamer terecht dat het toch goed is om bij de informele bijeenkomsten aanwezig te zijn. Tijdens deze bijeenkomsten heb je meer gelegenheid om collega's wat langer bilateraal te spreken en dan een paar dossiers rustig te bespreken. Ik probeer in Brussel ook altijd collega's van hun stoel te trekken en één op één te spreken. De mogelijkheden voor bilaterale gesprekken zijn daar echter veel beperkter.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben zeer benieuwd wie de minister waarover gaat spreken.

Minister **Eurlings**: Daarop kom ik later terug.

Mijns inziens is met de opstelling van het Groenboek een goede stap gezet.

Al eerder, onder meer tijdens de bijeenkomst van de informele Transportraad van april 2008, is gebleken dat de ontwikkelingen rond TEN-T minder opleveren dan werd verwacht. Te veel bestaat het netwerk uit een opeenstapeling van kleine nationale projectjes. Men krijgt dan het eigen zaakje financieel net niet rond en gebruikt vervolgens de euro's uit Brussel om toch rond te komen. Toch behoeven juist de delen van het netwerk extra aandacht waar een grens wordt overschreden. Mijns inziens is een fundamentele herziening van het communautaire TEN-T-beleid nodig om de ambitie van een echt geïntegreerd Europees vervoernetwerk waar te maken.

Het is van belang dat het Groenboek niet over concrete projecten gaat. Het gaat wel over de focusering en over de vraag waar de Europese meerwaarde moet liggen. In het boek gaat het dus niet over de vraag hoeveel geld er beschikbaar moet komen voor de diverse projecten. Vragen daarover zullen waarschijnlijk pas worden beantwoord in de aanloop naar de vaststelling van de volgende meerjarenbegroting van de Europese Unie, voor de periode 2014–2020. In het Groenboek staat te lezen dat de belangrijkste vraag die de Commissie zich nu stelt gaat over de vorm van het toekomstige TEN-T-netwerk. Ik kies er daarbij voor, te focussen op een kernnetwerk dat bestaat uit multimodale assen die de

belangrijkste economische bevolkingscentra in Europa verbinden met elkaar en met belangrijke knooppunten zoals zeehavens, binnenhavens en echt grote luchthavens. Wij moeten focuseren, want als wij dat niet doen wordt TEN-T een soort patchwork.

Ik zeg dit ook omdat wij het belang van goede transportassen door heel Europa niet moeten onderschatten. Juist voor distributieland Nederland zijn zulke assen van belang. Als wij Rotterdam maximaal gebruik willen laten maken van de potentie die nieuwe lidstaten in zich dragen, hebben wij die netwerken nodig. Op die manier kan de Nederlandse economie en het aantal banen in Nederland maximaal groeien. Als de bereikbaarheid van Hongarije vanuit Rotterdam niet verbetert, missen wij kansen. Vorige week was ik in Turkije. Daar staat het denken ook niet stil. Wij kunnen met Turkije veel samen doen; daarover heb ik goede afspraken gemaakt. Tegelijkertijd zal Turkije ernaar streven een regionale hub te worden door vanuit Turkse havens Oost-Europa en het Nabije Oosten te bedienen. Is Rotterdam concurrerend? Kunnen de nieuwe lidstaten goed worden bediend vanuit Rotterdam? De belangen daarbij van Nederland zijn groot. Uiteraard is de financiering van een project in Nederland belangrijk, maar tegelijkertijd is het ook van belang om bijvoorbeeld de miljardeninvestering van de Betuwelijn maximaal te benutten door Europa ervoor te laten zorgen dat er met volle vaart door Duitsland en Zwitserland en tot Genua gereden kan worden. Op dit moment spelen daarbij nog veel meer obstakels dan alleen die bij Emmerich. Deze corridor moet helemaal worden afgemaakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik volg de minister op een aantal punten. Hij stelt echter dat als Hongarije niet beter bereikbaar wordt, Rotterdam daar last van zal hebben. Mij lijkt het echter een goede zaak als de landen in die regio hun eigen voorzieningen creëren voor het vervoer van de eigen goederen. Dat kan leiden tot een enorme groei van de welvaart in die regio, die daar verschrikkelijk hard nodig is. De minister stelt dus eigenlijk dat hij de ontwikkeling van het eigen Rotterdam verkiest boven de welvaartsontwikkeling in landen als Turkije en Hongarije?

Minister **Eurlings**: Het is goed dat de heer Roemer deze vraag stelt, want dat zeg ik geenszins. Hongarije heeft een roerige geschiedenis met veel pieken, maar ook heel veel dalen. Een van de dalen viel in 1920, toen Hongarije tweederde van het grondgebied is kwijtgeraakt. Daardoor heeft het land geen enkele verbinding meer met zee. Het enige water met een groter oppervlak is het Balatonmeer. Hongarije heeft dus een verbinding met zeehavens keihard nodig. Enerzijds heeft Rotterdam er dus belang bij om Hongarije te bedienen, maar anderzijds biedt Rotterdam Hongarije mogelijkheden voor ontsluiting naar zee. Hongarije heeft met lage lonen productiemogelijkheden. Als het land de producten echter niet op een efficiënte manier naar de rest van de wereld kan exporteren, kan het de kansen niet grijpen. Het denken staat niet stil; veel landen die aan zee liggen, zien mogelijkheden om een toegangspoort te worden voor de nieuwe lidstaten. Ik zeg: de bv Nederland heeft er alle belang bij dat er ook goede verbindingen komen naar het oosten. Dat is in het belang van onze business. Als de heer Roemer stelt dat dit wat egoïstisch is, stel ik daartegenover dat als Europa goed werkt, men ook zal zorgen voor ontsluiting van deze landen richting de Zwarte Zee. Mijns inziens is een goede ontsluiting juist in het belang van de nieuwe lidstaten. Het heeft geen enkele zin om daar veel goederen te produceren als je die vervolgens niet kunt uitvoeren.

De heer **Van Heugten** (CDA): Betekent het feit dat de heer Roemer deze vraag stelt, dat de SP-fractie vindt dat het uit- en ompakken van containers en de distributie ervan naar landen van Europa, waaronder Hongarije,

maar niet meer in Nederland moet plaatsvinden? Vindt hij dat die activiteit maar naar elders moet worden verplaatst?

De heer **Roemer** (SP): Voor een deel is dat zo. Een goede socialist is een internationalist. Wij hebben al vaker gezegd dat wij er, om verschillende redenen, eigenlijk voor zouden moeten kiezen dat goederen aan land komen op plaatsen die het dichtst bij de eindbestemmingen liggen. Een zeeschip met containers die bijna allemaal zijn bestemd voor Roemenië, Bulgarije en Hongarije, kan mijns inziens beter in Roemenië afmeren dan in Rotterdam.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik hoop dat de vakbonden in de haven van Rotterdam dit SP-standpunt goed hebben gehoord.

Minister **Eurlings**: Ik wijs er nogmaals op dat veel landen geen zeehaven hebben. Linksom of rechtsom moeten die een ontsluiting naar zee krijgen. Dat kan via Istanboel of via Triëst. Ik heb liever dat onze efficiënte, maar ook zeer milieuvriendelijke haven van Rotterdam concurrerend is. Ik had het over TEN-T. De transportcorridors zijn zeer belangrijk. De corridor Rotterdam-Genua is er een typisch voorbeeld van. Wij moeten voorkomen dat tussen plaatsje A en plaatsje B in land C onder het mom van TEN-T een mooie weg wordt aangelegd. Met een stukje weg hier en een stukje spoor daar schieten wij niet veel op. Het is van groot belang dat wij ons bij TEN-T richten op de corridors. Ik vind het juist dat in het Groenboek weer de nadruk is komen te liggen op deze corridors. Ik wil niet de indruk wekken dat wij het Nederlandse deel van TEN-T uit het oog verliezen, maar de prioriteit moeten wij aan de grote corridors geven. Ik ben blij dat sectorpartijen, die in Nederland nadrukkelijk zijn geconsulteerd, deze nieuwe insteek van Europa breed steunen. Wij zien dat het belang van de bv Nederland en de Nederlandse banen wordt erkend.

Uiteraard is ook sprake van nationale knelpunten op het Nederlandse deel van TEN-T. Ik zal tot de laatste dag dat ik minister van Verkeer ben van Nederland, mijn uiterste best doen om ervoor te zorgen dat Europees geld voor Nederlandse projecten beschikbaar komt. In een vorig politiek leven heb ik gezegd dat wij er in Brussel vol in moeten, omdat andere landen dat ook doen. Wij moeten dus ook gewoon voor ons eigen deel knokken. Zeker als de realisatie van het TEN-T-netwerk een meer bindend karakter krijgt, biedt deze herziening tevens een interessante mogelijkheid voor Nederland om de aanpak van voor ons land relevante knelpunten in andere lidstaten te beïnvloeden. Binnenkort zal ik in Genua een top bijwonen van de landen langs de corridor Genua-Rotterdam. Het is voor ons van essentieel belang dat wij de Alpenlanden, maar ook Italië via de Betuweroute soepel kunnen bevoorraden. Als Europa ervoor kan zorgen dat wij straks een Betuweroute hebben die niet bij Emmerich stopt, maar tot Genua doorloopt, is dat pure winst en zullen de miljarden goed benut zijn die Nederland heeft geïnvesteerd.

Er zijn knelpunten in de harde infrastructuur, maar ook in ITS. ITS is voor de diverse modaliteiten van groot belang. Extra aandacht voor deze systemen, onder andere voor de verbetering van de interoperabiliteit, kan het gebruik van bestaande infrastructuur verbeteren.

Behalve meer aandacht voor harde infrastructuur en ITS is ook meer aandacht nodig voor de implementatie van de regelgeving rond de interne markt. Gebrekkige implementatie van Europese regelgeving rond liberalisering en interoperabiliteit komt de efficiëntie van het TEN-T-netwerk niet ten goede.

Om mijn inzet voor het binnenhalen van geld uit Europa te illustreren, wil ik reageren op de vraag van de heer Van Heugten over het crisispakket van Europa. Het gaat hierbij inderdaad om redelijk veel geld, maar voorwaarde is dat het op zeer korte termijn te besteden is. Zo is er een Economic Recovery Plan waarmee 500 mln. is gemoeid, waarbij ERTMS is

opgenomen voor 240 mln., ITS-weg voor 100 mln., Motorways of the Sea voor 30 mln. en een jaarlijkse algemene call voor 80 mln. Ik kan de Kamer melden dat ik een paar weken geleden met eurocommissaris Tajani heb gesproken over de mogelijkheid om het A2-tunnelproject in Maastricht mede te financieren met geld uit het Europese crisispakket. Dit is mijns inziens typisch een project dat hiervoor in aanmerking komt. Het heeft namelijk een sterk grensoverschrijdend belang. De A2 is immers niet alleen een verbinding tussen Maastricht en Amsterdam, maar maakt ook deel uit van de verbinding met Zuid-Europa. Verder is het een groot project en kunnen de eerste werkzaamheden binnenkort van start gaan. Eerst zal de alternatieve route worden aangelegd en het jaar erna zal worden begonnen aan de bouw van de tunnel. Ik heb hierover langdurig gesproken met de eurocommissaris en zijn staf. Men heeft mij bevestigd dat dit een interessant project is voor crisisfinanciering. Wij zullen dit project dus met kracht inbrengen in de procedure. Dit wil nog niet zeggen dat wij er al zijn. Ik houd ervan om over dit soort zaken pas te spreken als ze voor elkaar zijn, maar ik noem dit toch om onze alertheid te illustreren. Wij grijpen de kansen voor extra financiering als Europa die biedt. Ik heb hiervan echt een hoofdpunt gemaakt tijdens mijn gesprek met eurocommissaris Antonio Tajani en hoop dat ik hierover de komende maanden goed nieuws kan melden.

Over de TEN-T-subsidie houdt de Europese Commissie op dit moment een voorlichtingsdag. Op basis daarvan zullen potentiële aanvragers besluiten of zij deze ronde meedoen. Voor Nederland gaat het daarbij behalve over de tunnel in Maastricht bijvoorbeeld ook over de studie Zeepoort IJmond, Motorways of the Sea Rotterdam–Gdańsk, het spoor, de studie naar de terminalcapaciteit Rotterdam–Genua, het spoor in de havenregio Amsterdam, en rond ERTMS om de upgrade van locomotieven die op de Betuweroute gaan rijden. Dit zijn allemaal projecten die wij dit jaar willen indienen en die op korte termijn Europese pecunia zouden kunnen opleveren. Ik heb de A2 als voorbeeld genoemd, omdat dit een heel groot project is waarbij ook Europa kan laten zien dat het inderdaad doorpakt op projecten met een grensoverschrijdend belang. Ik heb in mijn Brusselse tijd gezien hoe andere landen dit ook doen. Daarmee is niets mis. Laten wij echter nooit met de rug naar Europa gaan staan, maar ons juist in deze discussie mengen en er voor ons land het maximale uithalen.

Wij zijn niet tegen het mee laten wegen van het klimaat bij de keuzes die in het kader van TEN-T worden gemaakt. Wij moeten echter voorkomen dat het klimaat het belangrijkste criterium wordt. Wij steunen de opvatting van de Commissie dat toekomstig TEN-T-beleid gebaseerd moet zijn op een dubbeldoelstelling. De belangen van de economie en van de leefomgeving moeten daarbij op een gezonde manier worden geïntegreerd. In dat verband is het van groot belang om de milieuconsequenties bij de keuzes voor het netwerk, inclusief de gevolgen voor het klimaat, in beeld te brengen. Soms wordt het ene belang tegenover het andere gesteld. Ik blijf echter stellen dat een economisch efficiënt netwerk niet strijdig hoeft te zijn met klimaatdoelstellingen. Efficiënter transport, minder congestie en geen oponthoud en ellende aan de grens leiden tot efficiënt gebruik van energie en dus tot milieuvoordeel. In dit verband kan ik melden dat ik tijdens een speech gisteravond heb benadrukt hoe de milieuprestatie van vrachtauto's op korte termijn is verbeterd. In deze zaken zit tot nu toe de grootste milieuwinst. Daarom mogen wij dit nooit ontkennen.

Mevrouw Roefs vroeg of de begrotingscyclus voor TEN-T verlengd kan worden. Deze cyclus loopt in de pas met de Europese financiële perspectieven. Dit is altijd letterlijk een grote slag. Het Europees Parlement wil namelijk vaak voor honderden miljarden aan wijzigingen in de voorstellen aanbrengen, waarna er voor een paar miljard in de voorstellen wordt geschoven. Zo gaan die dingen in Brussel. Dat is dus de grote slag waarmee de begrotingscyclus voor TEN-T in de pas loopt. Er is al een grote verbetering aangebracht, want er kan nu aan het begin van de

cyclus subsidie worden aangevraagd voor projecten die echt aan het einde van de cyclus gerealiseerd worden of zijn. Dat leidt tot wat versneling. Wij zijn echter afhankelijk van de financieringscyclus van Europa. Het gaat daarbij om een megabegroting waarbij enorm veel belangen een rol spelen. Om de zoveel jaar worden wat kluwens ontward. Een en ander bepaalt de beschikbare ruimte.

De heer Roemer vroeg waar met succes iets is gedaan met TEN-T-gelden. Hij reikte mij bijna de hoofdpijntabletten aan toen hij sprak over de HSL-Zuid en de Betuwelijn, waarvoor dank. Toch vraag ik hem of onze hoofdpijn minder zou zijn geweest als Europa geen stevige duit in het zakje had gedaan. Wellicht was onze hoofdpijn dan nog veel heviger geweest. De Betuweroute is van strategisch belang. Andere grote havens in Noordwest-Europa zijn maar wat jaloers op Rotterdam. Ook de investeringen in de HSL zijn structureel. Zulke investeringen moeten één keer worden gedaan, maar leveren daarna een structureel sterkere positie op. Ik voorspel dat er in de toekomst geen vluchten meer tussen Amsterdam en Brussel zullen worden aangeboden. Bovendien zal het overgrote deel van de mensen dat reist tussen Amsterdam en Parijs de trein nemen.

Door deze investeringen gaan mensen op een andere manier reizen op de wat kortere afstand. Ik vind het goed dat Europa daarbij helpt. Het feit dat Europa de aanleg de bouw van een brug tussen Denemarken en Zweden steunt, is ook voor ons gunstig. Met die brug wordt Zweden immers bij de rest van Europa getrokken. Dat is wederom van belang voor ons havenbedrijf. De trucks kunnen fluks naar de fjorden. Men vraagt wat het Nederlandse belang is bij het vliegveld van Malpensa of bij diverse HSL-lijnen door heel Europa. In de eerste plaats zullen Nederlanders er voor hun werk of privé gebruik van zullen maken. In de tweede plaats is de meerwaarde van onze HSL-Zuid – als de treinen daar eindelijk over gaan rijden, laten wij optimistisch blijven – veel groter als die via Brussel of Parijs heel Europa onder handbereik brengt. Ook implementatie van verkeersmanagement vind ik een goed voorbeeld.

Ik zie echter te veel slechte voorbeelden. Te vaak worden onder het mom van TEN-T tal van zaken gefinancierd die eigenlijk heel weinig met de grote corridors te maken hebben. Nederland moet daarvoor zelf ook oppassen. Natuurlijk moet Jan Splinter door de winter; elke euro uit Brussel helpt. TEN-T is echter bedoeld voor de grote lijnen. Het Groenboek speelt daarbij een goede rol. Tegen de heer Roemer zeg ik dat niet al het geld efficiënt is besteed. Het Groenboek moet daarin verbetering brengen. De voorbeelden die ik zojuist noemde zijn wél van belang en moeten meer de maat der dingen worden. Nu is er te veel ruis op de lijn.

De heer **Roemer** (SP): De minister probeert mij een aantal woorden in de mond te leggen die ik niet heb gebruikt. Ik ga ervan uit dat hij dat onbewust doet. Dit is echter in 1996 ook allemaal bedacht en besproken. Uiteraard was het in 1996 ook de bedoeling om internationale verbindingen te optimaliseren. Met deze mooie praatjes drukt men er miljardenprojecten door. Wij zien echter dat in de uitvoering nationale krachten een rol speelden en nog steeds spelen. Nog steeds sluiten zaken niet op elkaar aan. Nu krijgen wij weer een prachtig Groenboek voorgeschoteld. De minister kan mij echter niet garanderen dat het nu wél anders zal gaan. Ik lees in het Groenboek niets over zulke garanties, ik hoor de minister zulke garanties niet geven en ik hoor Europa dat zeker ook niet doen.

Minister **Eurlings**: Aan garanties geven heb je in het leven niet veel. Dat is maar goed ook, want dat houdt het spannend. Europa verbetert de zaak. Vroeger was een Groenboek TEN-T vooral een lijst projecten. Veel meer dan ooit tevoren wordt nu de nadruk gelegd op de netwerken. Ik geef de heer Roemer echter gelijk als hij zegt: eerst zien en dan pas geloven. Het gaat er niet om wat in het Groenboek staat, maar hoe de nieuwe lijn wordt geïmplementeerd. Op dat punt begrijpen wij elkaar mijns inziens. Wij

moeten ons echter ook zelf aan deze lijn houden. Als wij vinden dat project A, B of C gefinancierd moet worden, moeten wij daarbij in de gaten houden of zo'n project past bij de criteria die worden gesteld. Gelukkig hebben wij als klein land met grote transportassen relatief veel projecten die aan de criteria voldoen, maar wij moeten onszelf beperken. Ik zeg de Kamer echter toe dat ik dit tijdens de komende informele Transportraad in Litoměřice aan de orde zal stellen. Het komt erop aan dat wij niet volgend jaar met projecten komen die niet aan de criteria voldoen. Garanties hebben wij niet, maar Europa legt nu echt de juiste prioriteiten en men doet dat steviger dan ooit. Terecht is de sector in Nederland enthousiast over dit Groenboek. Als ergens staat dat er stilzwijgend op een voorstel wordt gereageerd, zegt dat niet altijd dat de reactie negatief is. In Europa wil men tegen voorstellen ook nog wel eens heftig protesteren, dus laten wij onze zegeningen tellen als in een verslag staat dat op een voorstel vrij neutraal is gereageerd.

De heer Van Heugten vroeg naar de uitvoering van de motie-Mastwijk c.s. over de A1. Deze weg maakt deel uit van het TEN-T-netwerk en is begin 2006 aangemeld bij de Europese Commissie als een van de projecten waarvoor Nederland in de periode van 2007 tot 2013 mogelijk een financiële bijdrage zal vragen. Tot op heden laat de planning van de werkzaamheden nog niet toe dat de aanvraag daadwerkelijk wordt gedaan. Wij zullen die uiteraard indienen zodra het kan. In die zin voert de regering de motie uit. Ik probeer de kansen voor de weg te grijpen. Daarom ben ik naar Brussel gegaan en heb ik met de eurocommissaris over de tunnel in Maastricht gesproken. Dat project past binnen de criteria die gelden voor het crisispakket. Meer in het algemeen worden wegprojecten echter erg moeilijk gefinancierd. Men geeft veel prioriteit aan grensoverschrijdend spoor. Ik zal hiervoor te zijner tijd echt mijn best doen, maar ik zeg daarbij dat het niet gemakkelijk is om voor wegebouw Europese subsidie te krijgen. Ik had gehoopt dat de heer Roemer bij het horen van deze woorden wat vriendelijker zou gaan kijken dan hij nu doet. Voor hem moet dit toch gefundenes Fressen zijn?

De heer **Roemer** (SP): Wat valt er zo tegen bij de A1 waardoor de aanvraag nog niet kan worden ingediend? Uiteraard had eigenlijk de heer Van Heugten deze vraag moeten stellen.

Minister **Eurlings**: Er valt niets tegen, maar voor een aanvraag moet het project voldoende gevorderd zijn. Dit komt zeker terug bij de volgende begroting.

Er is gevraagd of er TEN-T-subsidie kan worden aangevraagd voor de werkzaamheden aan de A67. In het algemeen geldt dat het geen zin heeft om subsidie aan te vragen zolang een project nog niet is opgenomen in het nationale investeringsplan. Dit geldt dus ook voor de A1 en de A67. Het is echt een poging waard om voor de grensoverschrijdende A74, de verbinding tussen de A73 en de A61, subsidie aan te vragen. Wij moeten niet zomaar energie stoppen in van alles en nog wat, maar scherp kijken naar wat kansrijk is. De A74 is mijns inziens een kansrijk project. Met deze verbinding tussen de A73 en Duitse A61 kan met een klein aantal kilometers een relatief groot resultaat worden geboekt. De realisatie is voorzien vanaf 2010 of 2011. Een aanvraag is dus nu nog niet aan de orde. Ook bij dit project geldt weer dat een wegproject niet direct een project is waar de Europese Commissie prioriteit aan geeft. Wij zullen toch proberen subsidie te verkrijgen. Dit project is kansrijker dan andere wegprojecten. De eerste fase van de opwaardering van het Twentekanaal tussen Eefde en Delden verkeert op dit moment in de afrondende fase. De tweede fase, tussen Delden en Enschede en het zijkanaal naar Almelo, staat in het MIRT begroot vanaf 2011. Ook voor dit project geldt dus dat wij nog even moeten wachten voordat de subsidieaanvraag kan worden gedaan. Ter voorbereiding van de planstudie is door Rijkswaterstaat een MKBA uitge-

voerd. Ook is een MIRT-verkenning voor de sluis bij Eefde uitgevoerd. In het kader van de MKBA voor de verruiming van de Twentekanalen heeft de regio een voorkeur uitgesproken voor het zogenaamde project-alternatief IV. Mijn ministerie waardeert de samenwerking in de regio, die de gezamenlijke brief heeft opgeleverd waarin de voorkeur is opgenomen. De regio laat zich hier van zijn beste kant zien. Net als de regio wil ook het ministerie in de planstudie toewerken naar een snelle trechtering van de haalbare projectalternatieven, en een snel en zorgvuldig besluitvormingsproces. Daarbij zal het projectalternatief IV zeker een prominente rol spelen. Het is voor mij nog wat te vroeg om al een definitieve uitspraak te doen over de vraag welk alternatief de voorkeur zal krijgen. Wij zullen de regio nauw betrekken bij de planstudie. Ik ben vrij duidelijk geweest over het belang dat wij hechten aan het feit dat de partijen in de regio zich gezamenlijk voor één alternatief hebben uitgesproken.

De ruimtelijke reservering voor het internationale kanaal Twente-Mittelland is enkele jaren geleden uit de PKB over nationale mobiliteit geschrapt, omdat uit een geactualiseerde kosten-batenanalyse bleek dat het maatschappelijk en economisch niet verantwoord was om deze ontbrekende schakel aan te leggen. Tot mijn spijt is men ook in Duitsland niet meer met dit project bezig. Dat helpt de zaak niet vooruit. Zolang lidstaten geen plannen hebben, heeft het ook geen zin om plannen aan te dragen bij de Europese Commissie. Ik zal echter alert blijven en in de gaten houden of er enige beweging in dit project in Duitsland is. Het zou mooi zijn als wij kunnen zorgen voor deze ontbrekende schakel over de grens.

De projecten Canal Seine-Nord en de verbinding met Gent en Terneuzen kunnen in samenhang worden gezien. De Europese Commissie geeft een aanzienlijke subsidie aan het Seine-Noordproject. Dit traject stopt echter bij Gent. Er is dus geen verbinding met de Westerschelde in de omschrijving van het project opgenomen. Het kanaal van Gent naar Terneuzen is een Vlaams-Nederlandse zaak. Er is nog geen besluit genomen over de uitvoering van dat project. Wel is de verkenning afgerond. De onderhandelingen over de verdeling van de kosten, de financiering en de planfase zullen nog tijd in beslag nemen. Ik vind het van groot belang dat straks vanaf Gent naar de Nederlandse havens kan worden gevaren. Dit is echter een project dat Nederland en Vlaanderen samen moeten oppakken. Een subsidieaanvraag zal dan ook een Vlaams-Nederlands initiatief zijn. In het kader van de aansluiting van de Betuwelijn op het Duitse spoor kan ik melden dat de aanleg van een derde spoor tussen de Nederlandse grens en Oberhausen is voorzien vanaf 2011. Het project ontvangt 20% subsidie op een bedrag van 241,4 mln. Ook bij dit project geeft Europa dus een zet in de rug.

Er is subsidie aangevraagd voor de IJzeren Rijn voor de Meerjarenbegroting 2007–2011. De aanvraag voor 376 mln. is samen met België gedaan. Op dit moment is het bedrag niet toegekend. De Commissie vindt dit een belangrijk project. Het is ook een geprioriteerd project. Voor het zich nu al vastleggen op zo'n groot bedrag vindt de Commissie het project echter nog niet rijp genoeg. Zij heeft de financiële steun daarom vooralsnog beperkt tot een bijdrage van, let wel, 7 mln. voor studiekosten. Zodra in de komende jaren meer zekerheid ontstaat over het project, kan bij de midterm review van het meerjarenprogramma rond 2010 een nieuwe aanvraag worden ingediend. Europa is dus in dit project volgend, en wij zullen moeten leiden of lijden.

Het knelpunt voor de binnenvaart in de Donau bij Vilshofen is bekend. Uiteraard zet Nederland in op een oplossing. Vooral Duitsland is hierbij echter aan zet. Karla Peijs, de coördinator van de Europese binnenvaart, kan en zal hierbij echter een rol spelen. Het knelpunt heeft dus onze grote aandacht.

De heer **Van Heugten** (CDA): Na de bespreking van dit lijstje punten en projecten die Nederland raken, wil ik de minister vragen om toe te zeggen voortaan in de MIRT-behandeling een hoofdstuk over Europese corridors op te nemen. Daarbij moet een relatie gelegd kunnen worden tussen enerzijds de infrastructuurprojecten die Nederland zelf plant en anderzijds de Europese context die daarbij een rol kan spelen. Voor de Kamer moet inzichtelijk zijn welke relaties er zijn met Europa, de TEN-T-subsidies en de corridors. Kan de minister ons dat toezeggen?

Minister Eurlings: Ja, ik zeg dat graag toe. Het is namelijk van belang dat de discussies hierover transparant worden gevoerd. Wij moeten met elkaar bepalen waar kansen in Europa liggen. Wij zullen bezien hoe wij dit op een handzame manier kunnen verwerken.

Een recent door de Europese Commissie uitgebracht actieplan en richtlijnvoorstel zal de basis vormen voor de ongetwijfeld interessante discussie over ITS in Litoměřice. De Commissie wil met deze voorstellen een nieuwe impuls geven aan de invoering van ITS in het wegverkeer. Ik deel het standpunt van de Commissie dat innovatie in ITS een aanzienlijke bijdrage kan en zal leveren aan de bevordering van een schoner, veiliger, maar ook efficiënter gebruik van het wegennet. Het actieplan sluit goed aan bij reeds bestaande communautaire programma's op dit vlak, zoals het Intelligent Car Initiative. Het past ook in de beleidsdoelstellingen van een veel duurzamer vervoerssysteem. De Nederlandse regering is voorstander van ITS en verwelkomt het actieplan als een goede basis om te komen tot een coherente en snelle invoering van ITS in Europa.

De hoofdlijn van Nederland is dus positief. Juist omdat wij ITS zo van belang vinden, willen wij echter voorkomen dat vanuit de krochten van een kantoor in Brussel de werkelijkheid rond ITS wordt bedacht. Ik zeg het wat cru en doe daarmee mensen onrecht aan, want ik weet zeker dat de mensen in Brussel een goed contact met de buitenwereld proberen te onderhouden. Het is van belang dat de individuele lidstaten bezien hoe een systeem werkbaar wordt en aansluit bij waar men al mee bezig is. Wij moeten niet straks alleen een prachtig theoretisch plan hebben. Juist om dat te voorkomen, hebben wij benadrukt dat in het voorstel nogal vergaande bevoegdheden worden toegekend aan de Commissie. Men kan door middel van de zogenaamde gemeenschappelijke specificaties de invoering en het gebruik van ITS zelf gaan reguleren. De stevige rol die de Commissie zichzelf hiermee toebedeelt, doet volgens ons geen recht aan de belangen en de rollen van de diverse partijen. Daarbij denk ik niet alleen aan nationale overheden, maar ook aan marktpartijen. Zij zijn voor een succesvolle toepassing van ITS van essentieel belang. De overheid of de EU kan zelf geen systemen bouwen, maar heeft daarvoor de markt nodig. Daarom vind ik het belangrijk om nader te bepalen op welke terreinen echt een stevige positie van de Europese Commissie nodig is en op welke manier de nationale overheden en marktpartijen in dit proces tot hun recht kunnen komen.

Ik zeg dit ook omdat Nederland al langer bezig is met een aantal onderwerpen die de Commissie nu zelf wil gaan regelen, bijvoorbeeld verkeersmanagement. Denk daarbij eens aan Anders Betalen voor Mobiliteit en de beschikbaarheid van kaartendata. Wij moeten voorkomen dat wij daarmee in de knel komen. Eerder is gezegd dat wij middenin de discussie in Europa over EETS moeten zitten om ervoor te zorgen dat een eventuele Europese lijn zo veel mogelijk in lijn is met de zaken waarin Nederland voorop loopt. Bij ITS speelt hetzelfde. Wij moeten ervoor zorgen dat de Europese lijn, mocht die er komen, niet totaal indruist tegen wat wij al sinds jaar en dag doen. De Commissie vraagt nu om een blanco cheque. Het gevaar daarvan is dat deze ontwikkeling, maar ook de dagelijkse realiteit in Nederland, hierdoor zeer zal worden gehinderd. Nederland staat dus zeer positief ten opzichte van ITS en is daarvan een aanjager. Maar juist omdat wij willen dat de Europese rol meerwaarde biedt en de ontwik-

keling niet gaat tegenwerken, moeten wij nu tot een optimale verdeling komen van de bevoegdheden van de diverse partijen. Er zijn zaken in het actieplan die wij steunen en zaken die wij afwijzen. De actielijst is nogal lang. Bovendien is niet altijd helder wat men precies bedoelt. Ons standpunt zal dus mede afhangen van de manier waarop acties verder worden ingevuld. Positief staat Nederland sowieso ten opzichte van het voornemen om afspraken te maken over standaarden, gemeenschappelijke definities et cetera. Dat is immers van groot belang voor de interoperabiliteit die voor de industrie en voor de consument belangrijk is. Andere voorbeelden van voorstellen die Nederland positief waardeert gaan over het goed regelen van privacy en het echt opzetten van een ITS-samenwerkingsplatform, waarin de diverse stakeholders elkaar geregeld ontmoeten. Minder positief zijn wij over voorstellen over het afdwingen van toepassingen die mijns inziens door de markt kunnen en moeten worden gerealiseerd. Ik noem als voorbeeld de ontwikkeling van reisplanners. Ik vind niet dat de ontwikkelingen op dat vlak een nieuwe kerntaak van de Europese bureaucratie moeten worden. De ontwikkelingen op dat vlak van de laatste jaren, die van onderaf zijn gekomen, hebben bewezen dat het niet nodig is dat de EU hierin een dwingende rol speelt. Uiteraard zullen de nationale overheden hierin een ondersteunende en aanjagende rol moeten spelen. In Nederland moet in dit opzicht het Nationaal Databestand Wegverkeersgegevens (NDW) worden genoemd. Wat op dit vlak geregeld moet worden, kan mijns inziens op nationaal niveau gebeuren. Andere voorstellen waar ik aarzelingen bij heb, gaan over zaken die elders in Europa al zijn geregeld, zoals de interoperabiliteit van tolsystemen door middel van eCall en de verplichting voor nieuwe veiligheidssystemen. Je kunt je afvragen of daarvoor binnen de Europese Unie geen betere mechanismen zijn. De discussie over een en ander wordt in diverse landen gevoerd. Ik vind dat een gezonde ontwikkeling. Dit hoort bij het spel dat in Europa wordt gespeeld.

Er wordt voortgang geboekt bij de ontwikkeling van de definitie voor EETS (Europese Elektronische Tolservice). De ontwikkeling gaat echter wel langzaam. In 2004 is de richtlijn 2004/52/EG aangenomen. Op 27 maart 2009 heeft het Comité Télépéage ingestemd met de zogenaamde definitiebesluiten EETS. Men verwacht dat na goedkeuring door het Europees Parlement een en ander deze zomer kan worden gepubliceerd. Na drie jaar moet EETS dan zijn ingevoerd voor vrachtauto's en na vijf jaar voor personenauto's. Er moet echter nog veel werk worden verricht voordat EETS daadwerkelijk is gedefinieerd. Wij hebben het dan nog niet over invoering. Daarom is een review over de voortgang na 18 maanden toegezegd. Vervolgens bestaat de mogelijkheid – let op de kleine lettertjes – om met de termijnen te schuiven. Er moeten nog specificaties worden opgesteld voor met name de onderdelen satelliettol en handhaving. Verder moeten de bijbehorende standaards nog worden ontwikkeld en certificatieprotocollen worden opgesteld. Europese coördinatiegroepen moeten worden opgericht en arbitragelichamen moeten worden ingesteld in alle 27 lidstaten. EETS-apparatuur moet worden ontwikkeld op basis van de specificaties etc. etc. Men is dus wel op weg, maar naar mijn mening zet het met de kilometerbeprijzing wachten tot EETS is gerealiseerd ons jaren en jaren op achterstand. Daarom blijf ik voorstander van de lijn om niet te wachten op EETS, maar ons als voorloper maximaal te positioneren om EETS te beïnvloeden. In mijn gesprek met eurocommissaris Tajani heb ik er wederom voor gepleit om voorlopers niet te bestraffen, maar om aan hen de credits te geven die zij verdienen, zodat zij in elk geval vooruit kunnen. Ik vond hiervoor een luisterend oor, maar dit blijft onze continue aandacht vragen.

De stemverhoudingen rond congestie zijn fluïde. Helemaal tegen zijn Portugal, Malta, Roemenië, Ierland, Spanje en Bulgarije. Er is een terugvaloptie. Daarbij zou het invoeren voor vrachtverkeer ook betekenen dat je

het moet invoeren voor personenverkeer. Dat zou betekenen dat bijvoorbeeld Karinthië zich twee keer achter de oren zal krabben voordat men besluit om vrachtauto's leeg te gaan knijpen. Men moet dan immers ook iets gaan doen tegen de personenauto's van de eigen kiezers. Die rem wordt er in de terugvaloptie opgezet. Bij die terugvaloptie zouden waarschijnlijk Denemarken, Italië, Finland en Slovenië niet tegen congestie zijn en aan het mandje kunnen worden toegevoegd. Dan gaat het dus om elf landen inclusief Nederland. Sommige landen schijnen nog een andere terugvaloptie te zien, namelijk kiezen voor congestie maar tegelijk de implementatie ervan naar ver in de toekomst doorschuiven. Bij die optie zijn wellicht Zweden en Cyprus nog te sensibiliseren. Het lijkt mij echter vreemd om te besluiten iets te doen en tegelijkertijd te besluiten om het nog heel lang niet te doen.

Ik merk dat steeds meer lidstaten weinig haast hebben met de internalisering van externe kosten. Men stelt dat men er een principiële voorstander van is, maar men gebruikt steeds vaker de economische crisis als argument voor uitstel. Ik vind dit vreemd, want dit is een traject van de zeer lange termijn. Ik heb gesteld dat ik het principe van de internalisering krachtig steun. Ik heb echter ook gesteld dat het op een betrouwbare en eerlijke manier moet worden ingevoerd samen met de sector. Als de invoering ontaardt, verdampen de kansen. Hierover zal waarschijnlijk nog lang moeten worden gesproken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wordt van de nood een deugd gemaakt? Als de internalisering van de kosten bij het wegvervoer wat vertraging ondervindt, moet ook niet te voortvarend worden gewerkt aan de internalisering van de kosten bij de binnenvaart en het spoor. De organisatie daarvan bleek nogal complex en daardoor was wat meer tijd nodig. Mijn fractie heeft er steeds voor gepleit om de internalisering voor alle modaliteiten op enig moment te laten gelden. Kan van de nood een deugd worden gemaakt door wel door te gaan met de voorbereiding van de invoering van een totaalpakket?

Minister **Eurlings**: De Kamer heeft regelmatig gesteld dat als het komt tot internalisering, die niet voor één modaliteit moet gelden. Ik heb toegezegd dat ik mij daarvoor sterk zou maken. Ik ben bereid om, in lijn met wat de heer Van Heugten nu voorstelt, ervoor te pleiten om het huiswerk dat ook voor andere modaliteiten moet worden gedaan, in deze tijd te doen. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de voortgang van dit proces. In La Rochelle is veel besproken op dit punt. Sindsdien is er echter behoorlijk wat veranderd.

De Raad en het Europees Parlement hebben een akkoord bereikt over Single European Sky (SES). Mijns inziens is dit een zeer belangrijk voorstel, omdat het leidt tot grotere veiligheid, hogere efficiëntie, duurzaamheid en meer capaciteit voor onze luchtvaart. Vluchten zijn op dit moment gemiddeld 49 km te lang. Als wij de komende jaren alles op alles zetten, kunnen vluchten tot 10% korter worden. Dat leidt tot 10% economische winst en 10% milieuwinst. Dit bewijst dat luchtvaart niet altijd slecht is voor het milieu. Het gaat er vooral om hoe wij met de luchtvaart omgaan. Kunnen wij luchtvaart vergroenen? 10% economische winst en milieuwinst is vrij gemakkelijk haalbaar. De wetgeving rond SES zal daarbij een rol spelen, maar er zijn ook andere ontwikkelingen. Bij Eurocontrol in Maastricht heb ik een eerste volstrekt nieuw luchtvaartbegeleidingssysteem mogen aanlichten. Daarmee kan men al veel eerder meten hoe vluchten met elkaar interfereren. Bovendien kan men de vluchten driedimensionaal plannen. Daardoor kan men veel eerder vliegtuigen een andere route geven, waardoor het vliegen van bochten wordt voorkomen. Ook dit systeem kan leiden tot een grotere efficiëntie. Eurocontrol is het eerste centrum dat dit systeem invoert. Ik hoop dat de andere luchtverkeerscentra in Europa voor de hogere luchtlagen Maastricht hierin volgen.

Wij hebben tijdens de vorige bijeenkomst gediscussieerd over de zelfstandige chauffeur. Ik heb al eerder gesteld dat de regelgeving over arbeidstijden in het leven is geroepen voor de bescherming van chauffeurs die bij een werkgever in dienst zijn. Die regelgeving moet voorkomen dat de werkgever de chauffeur uitbuit. Voor zelfstandige chauffeurs is dit instrument echt niet geëigend. Bovendien zouden deze regels bij zelfstandige chauffeurs niet te controleren zijn. Wie controleert of een Nederlandse of zelfs een Poolse chauffeur op een bepaald moment thuis op de bank ontspannen televisie zit te kijken, of dat hij op dat moment zijn administratie doet? Met nationale regelgeving kan goed worden bepaald of iemand een echte zzp'er is. In Nederland gelden daarvoor tal van criteria. Werkt men bijvoorbeeld voor meer werkgevers? In Nederland is het begrip zzp'er goed begrensd. In sommige andere landen is dit minder goed geregeld. Als wij zien dat het op dit vlak in een land uit de klauwen loopt, zal ik mijn ambtgenoot van dat land daarop aanspreken in een bilateraal gesprek. Ik zal dan mijn best doen om het via nationale regelgeving aan te pakken. Het instrument van de arbeidstijdenregelgeving is daarvoor echter niet geschikt.

Nederland vindt met de meeste andere lidstaten dat het voorstel voor de passagiersrechten bij vervoer over water te veel alleen op de zeevaart is gericht. Er wordt te weinig specifiek met de binnenvaart rekening gehouden. Over het algemeen is er in de binnenvaart sprake van een kortere reisduur, kleinere ondernemingen, kleinere schepen en minder omvangrijke havenfaciliteiten. Daarmee moet in het voorstel meer rekening worden gehouden. De komende weken moet blijken hoe dit precies moet worden geformuleerd. Mijns inziens ziet het voorzitterschap de redelijkheid hiervan echter in. Men streeft naar een akkoord tijdens de Transportraad van juni. Ik zal de Kamer hierover informeren in de geannoteerde agenda van deze Transportraad, zodat wij hierover kunnen spreken voordat het tijdens de Transportraad tot besluitvorming komt.

De heer **Roemer** (SP): Ik frons mijn wenkbrauwen bij «de redelijkheid ervan inzien». Waar zit het verschil op dit vlak tussen een kleine boot en een grote boot? Wat betekent dit exact voor reizigersrechten?

Minister **Eurlings**: Ik zal dat met een voorbeeld proberen te verduidelijken. Stel dat ik met een prachtig cruiseschip voor veel geld van Barcelona naar Athene wil varen. Ik vlieg naar Barcelona, maar daar blijkt dat het schip niet klaarligt. Als die reis niet doorgaat, zal dat heel stevig moeten worden gecompenseerd. Als ik echter een dagtocht wil maken van de ene Nederlandse plaats naar de andere over een binnenwater, zal de compensatie van een heel andere orde zijn als die reis onverhoopt niet doorgaat. Als het compensatiebedrag voor de ene en de andere situatie hetzelfde is, gaat de binnenschipper bij de eerste de beste gelegenheid failliet. Het gaat dus niet zozeer om de bescherming van de reiziger, als wel om fine tuning.

Nederland staat positief tegenover het voorstel over douane en formaliteiten. Het draagt bij aan de vermindering van de administratieve lasten. Er moet echter wel aandacht zijn voor de aansluiting bij bestaande systemen. Daarvoor zullen wij ons inzetten. Big Brother is watching you, even over the border. Hetzelfde geldt volgens mevrouw Neppéus voor het KLPD. Ik kan haar zeggen dat dit niet nieuw is, maar ik vraag mij af of ik haar daarmee gelukkig maak.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Het antwoord is neen.

Minister **Eurlings**: Daarvoor was ik al bang, maar nieuw is dit niet. De controles zijn gebaseerd op bilaterale afspraken. Tussen sommige landen vindt op deze manier uitwisseling plaats. Dit is iets dat al lang speelt. Als

er behoefte aan is, zal ik in de volgende geannoteerde agenda beschrijven hoe het hiermee precies staat en hoe het zo is gekomen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Kan de minister dit ook in een tussentijdse brief aan de Kamer melden?

Minister **Eurlings**: Ik moet dit even met het ministerie van BZK opnemen, want dit is geen onderwerp dat op mijn terrein ligt. Van het overleg met BZK wil ik laten afhangen op welke manier ik de Kamer hierover informeer.

De **voorzitter**: De minister zal terugkomen op de vraag wat de beste manier is om de Kamer hierover te informeren.

Minister **Eurlings**: Dat is goed. Ik snap de vraag en ik zal zorgen dat hierop wordt teruggekomen.

Ik zie ernaar uit om mijn collega's tijdens de informele Transportraad te ontmoeten. Ik zie, zeker na dit debat, met name uit naar een ontmoeting met mijn collega van het Verenigd Koninkrijk. Ik zal hem tijdens de informele Raad ontmoeten, maar ook volgende maand in Leibzig bij het Internationaal Transport Forum. Ik zal bij hem de door de Kamer gesignaleerde problemen met de inspectie aan de orde stellen en hem om een duidelijke mondelinge of schriftelijke reactie vragen. Ik zal de Kamer hierover informeren.

De heer **Roemer** (SP): De minister zei zojuist dat hij heel veel collega's in informeel verband wil spreken. Hij spreekt dus niet alleen met zijn Engelse collega. De minister zou nog terugkomen op de vraag welke collega's hij waarover gaat spreken.

Minister **Eurlings**: Daarop ben ik volgens mij voldoende teruggekomen. Ik heb gesproken over de congestiekosten, over de internalisering en de terugvaloptie, over de internalisering van andere modaliteiten, over ITS en de krochten van Brusselse kantoren. Daarover kan ik hier spreken, maar ik bereik alleen wat als ik met collega's bilateraal kan doorpakken. Met duwen en trekken bereik je uiteindelijk het meest. Daarvoor gebruik ik deze informele momenten. Bij de normale Transportraad is daarvoor vrij weinig tijd. Ik noem als voorbeeld de gang van zaken rond de cabotage in België. Daarover hebben wij een goed gesprek gevoerd, waarbij wij zijn ingegaan op de specifieke situaties in Nederland en België. Uiteindelijk zijn wij vrij snel tot een andere situatie gekomen. Daarvoor is echter wel tijd nodig voor bilateraal overleg. Ik hoop dat wij op dezelfde manier iets bereiken met het Verenigd Koninkrijk.

De heer **Roemer** (SP): Ik had gehoopt dat de minister tijdens het informele overleg ook zou spreken over de problemen met de truckerrun.

Minister **Eurlings**: Ik heb al gezegd dat dit volgens de Europese Commissie in juridische zin niet op Europees niveau kan worden geregeld voor de laatste procenten van internationaal transport. Daarom moet ik proberen om bilateraal met landen hiervoor wat te bereiken. Als ik mijn Belgische collega Etienne Schouppe spreek, zal ik mijn steun uitspreken voor zijn queeste voor een vrijstelling. Hij wil dat België het tweede land wordt, na Nederland, dat deze vrijstelling krijgt. Ik zal hem echter ook zeggen: dat betekent wel, makker, dat wij vervolgens onderling onze chauffeurs vrijstellen. Op die manier proberen wij door te pakken. Misschien is Luxemburg het volgende land; het gaat stap voor stap. Het is uniek dat wij die vrijstelling hebben gekregen. Voordat wij de vrijstelling kregen, is alleen een vrijstelling gegeven voor het weghalen van bomen na een grote overstroming in het Verenigd Koninkrijk. De Commissie is

altijd heel voorzichtig met het verlenen van vrijstellingen. Nu is de truckerun gered, want 85% kan doorgang vinden. Stap voor stap zullen wij op basis van bilaterale gesprekken landen moeten meekrijgen. Ik heb mij voorgenomen dit met Etienne Schouppe te bespreken. Ik zal de Kamer informeren over de uitkomst van dit gesprek.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik ben blij dat de inzet van de minister op het punt van de TEN-T overeenkomt met het standpunt hierover van de CDA-fractie. Wij willen focussen op grote netwerken in Europa, maar alert blijven op kansen om Nederlandse projecten voor subsidies in aanmerking te laten komen. Ik ben ook blij dat de focus niet helemaal is gericht op de model shift, maar ook binnen de modaliteiten is gericht op optimalisatie. Ik hoop dat de minister tijdens de diners vooral veel aandacht heeft voor zijn Engelse collega. De Engelse inspectie levert namelijk een serieus probleem op waarover wij veel klachten ontvangen. Als de informele reactie ons tegenvalt, moeten wij ons beraden op de vraag hoe wij hieraan via de formele weg nog iets kunnen doen. Ik ben geschrokken van de rij- en rusttijdencontroles die bijna ontaarden in een hetze. Nu werkt men ook al met buitenlandse trajectcontroles. Ik ben daarom benieuwd naar de brief van de minister hierover. De stressfactor van de chauffeurs wordt danig op de proef gesteld. Wellicht zijn de grenzen daarvan bereikt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik ben ervan overtuigd dat de minister een uitstekende lobbyist is. De Nederlandse projecten die onder TEN-T zouden kunnen vallen, zijn bij hem in goede handen. Toch hoor ik van mensen uit Brussel dat onze ambtenaren daarin minder goed zijn. Men zegt dat dit komt doordat onze ambtenaren relatief dicht bij Brussel wonen, vaak in één dag op en neer reizen en daardoor de lobbysessies 's avonds bij het eten vaak missen. Wat vindt de minister daarvan?

Voorzitter: Roefs

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat de minister bereid is om aan de slag te gaan voor de grensoverschrijdende Nederlandse projecten. Ook vind ik het goed dat in het Groenboek prioriteiten worden gesteld. Ik vind het bespottelijk dat het KLPD nu ook al in het buitenland controleert en ben daarom zeer benieuwd naar de brief van de minister hierover. Verder hecht ik groot belang aan het gesprek met de Engelse collega over de inspecties aldaar.

Voorzitter: Neppéus

Minister **Eurlings**: Op de controles van het KLPD zal worden teruggekomen na overleg met de minister van BZK. Op de rij- en rusttijden zal ik in het verslag van de informele Transportraad nader ingaan. Ik zal mijn collega van het Verenigd Koninkrijk met klem aanspreken op het gesignaleerde probleem.

Ik heb nooit gemerkt dat ambtenaren niet graag naar Brussel gaan. België heeft alle culinaire kwaliteiten in huis om mensen voor het diner nog even in het land te houden. De verkeersraad Jan van Heest zit midden in de discussie. Ook de plaatsvervangend PV, de heer Peter Kok, wil ik hier een groot compliment geven. Hij zit zeer goed in de dossiers. Het is voor mij een groot genoegen om zo goed voorbereid te mogen opereren. Ik meen dit oprecht. Als ik dingen kan binnenhalen tijdens een Transportraad, komt dat ook doordat die zaken al wekenlang ambtelijk zijn voorbereid. Ik ben hierover dus zeker niet negatief, maar vind het juist boven verwachting goed gaan. Hetzelfde geldt voor onze mensen in bijvoorbeeld Berlijn en

Parijs. Ed Sjerp zet in Berlijn continu de Europese standpunten uit en speelt zelfs in de Duitse discussie een rol. Enige tijd geleden vroeg ik de Duitse minister Wolfgang Tiefensee hoe het met zijn logistiek plan was. In Nederland waren namelijk grote problemen met een deel van dat plan, met name met de progressieve taksering. Doordat je steeds meer zou gaan betalen naarmate je meer kilometers reed, zou dit met name de transit raken. Dus niet zozeer de Duitse vrachtauto's die rijden van de havens naar het buitenland zouden worden geraakt, als wel de Nederlandse vrachtwagens die alleen door Duitsland rijden. Wij hebben ons daartegen gekeerd. Ik stapte een keer op hem af en vroeg vriendelijk: Wolfgang, wie geht es doch mit diesen Plänen. Hij zei toen: die progressieve taks is eruit, en dat heb ik aan die daar te danken. Daarbij wees hij naar Ed Sjerp, die vijf meter verderop stond. Ik zei toen: dank voor dit mooie compliment voor onze ambtelijke dienst. In dit geval was de CDU doordrongen geraakt van de negatieve uitwerking van de progressieve taks. Ik vind dus dat de Nederlandse ambtenaren het internationaal echt goed doen. Ik hoop dat dit zo kan blijven, ondanks alle taakstellingen.

De **voorzitter**: Ik heb in een vorig politiek leven ook wel eens ambtelijk Brussel bezocht. Ik was daarom erg benieuwd naar het antwoord op deze vraag.

Toezeggingen

- De minister zal met kracht de A2 inbrengen voor Europese financiering.
- De minister zal tijdens de informele Transportraad stellen dat een prioritering in het Groenboek belangrijk is en laat de Kamer weten wat de reactie hierop in Brussel was.
- De minister zal de Europese corridors voortaan in de MIRT-behandeling opnemen.
- De minister zal het belang van internalisering van externe kosten bij spoor en binnenvaart in Brussel benadrukken en de Kamer op de hoogte houden van de ontwikkelingen.
- De minister zal de Kamer vóór het verschijnen van de geannoteerde agenda van de volgende Transportraad informeren over de passagiersrechten.
- De minister komt direct na het meireces terug op de manier waarop de Kamer wordt geïnformeerd over activiteiten van het KLPD over de grens. Hij zal dit doen na overleg met de minister van BZK.
- De minister zal bilateraal met zijn Engelse collega spreken over de situatie rond de inspecties in het Verenigd Koninkrijk en het resultaat hiervan aan de Kamer melden, terugkomen op de situatie rond rij- en rusttijden en vragen om dit in het verslag van de informele Transportraad op te nemen.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Waalkens

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