

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 739

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 21 november 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 november 2018 inzake geannoteerde agenda Transportraad 3 december 2018 in Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 724);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 2 juli 2018 inzake verslag Transportraad van 7 juni 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 718);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 mei 2018 inzake reactie op verzoek commissie over de gevolgen van de brexit op het terrein van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 23 987, nr. 249);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 mei 2018 inzake stand van zaken EU-onderzoeken sociale dimensie (Kamerstuk 31 936, nr. 481);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 juni 2018 inzake fiche: Verordening EMSWe (Kamerstuk 22 112, nr. 2602);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 juni 2018 inzake fiche: eFTI-verordening electronic freight transport information (Kamerstuk 22 112, nr. 2601);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 juni 2018 inzake fiche: Mededeling – Op weg naar een EU-strategie voor geautomatiseerde mobiliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 2596);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 29 juni 2018 inzake fiche: Aanbeveling veiligheidsnormen kleine passagiersschepen (Kamerstuk 22 112, nr. 2615);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 13 juli 2018 inzake fiche: MFK – Verordening voor de realisatie van een financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF) (Kamerstuk 22 112, nr. 2644);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 juni 2018 inzake fiche: Mededeling – Europa in beweging; Duur-**

zame Mobiliteit voor Europa: veilig, verbonden en schoon (Kamerstuk 22 112, nr. 2595);

- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 13 juli 2018 inzake fiche: Verordening inzake het stroomlijnen van maatregelen met het oog op een snellere voltooiing van het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) (Kamerstuk 22 112, nr. 2650);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 5 oktober 2018 inzake fiche: Wijziging van de Noordzee – Middellandse Zee corridor na de brexit (Kamerstuk 22 112, nr. 2698).**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Van Oosten

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israël

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Gijs van Dijk, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder, Van Raan en Schonis,

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

Aanvang 14.30 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We hebben een algemeen overleg, ook wel commissiedebat genoemd, over de Transportraad die op 3 december gaat plaatsvinden in Brussel. Er is hier vandaag een aantal leden aanwezig. Dat zijn achtereenvolgens de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren, de heer Dijkstra van de VVD, de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid, de heer Schonis van D66 en de heer Van Aalst van de PVV. De leden hebben in eerste termijn maximaal twee minuten spreektijd per fractie. Dat is omdat wij vandaag een debat van twee uur hebben en er direct aansluitend plenair een ander debat is waar de Minister en misschien ook een deel van de leden naartoe zullen gaan. Vandaar dat we vandaag proberen om dit debat compact te doen.

Ik geef als eerste het woord aan de heer Van Raan voor zijn twee minuten in eerste termijn. U kunt twee vragen aan elkaar stellen.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter. Dan moet je mij net hebben, voor kortheid. Ik heb twee punten, namelijk CORSIA en ontgastoerisme.

Het eerste gaat over de onverenigbaarheid van CORSIA, het klimaatplan van de luchtvaartsector, en EU ETS indien de Nederlandse regering geen voorbehoud maakt in de EU en de EU vervolgens geen voorbehoud maakt in ICAO. Mijn vraag is of de Minister op de hoogte is van die onverenigbaarheid als de EU geen voorbehoud maakt. Is dat Nederlandse voorbehoud in de EU gemaakt? Hoe is dat gedaan? Kunnen we daar een schriftelijk bewijs van krijgen? Wat wordt het Europese voorbehoud? Kan de Minister ons daarover inlichten voor 1 december? Wat is het verdere proces?

Moet ik pauzeren, voorzitter? Dit gaat toch niet van mijn tijd af?

De voorzitter:

Dat was een beetje een rommelige binnenkomst van mevrouw Kröger. Ik heet iedereen van harte welkom bij deze commissievergadering. De heer Van Raan vervolgt zijn betoog. We hadden inderdaad de tijd even stil gezet. CORSIA staat officieel niet op de agenda van deze vergadering, meneer Van Raan. Mocht u toch een antwoord krijgen van de Minister, dan is dat natuurlijk heel fijn voor u. Vervolgt u uw betoog.

De heer Van Raan (PvdD):

Mijn tweede punt gaat over ontgassen. Schepen lozen elke dag nog extreem giftige en kankerverwekkende gassen in Gelderland, ook naast bewoonde gebieden. Bewoners maken zich daar terecht zorgen over. Terwijl Duitsland wel een landelijk verbod heeft, hebben wij dat nog niet. Een lokaal ontgasverbod blijkt niet rechtsgeldig te zijn, was een antwoord op onze vragen. Het gevolg is dat schepen massaal een stukje omvaren vanuit Duitsland naar Gelderland om even de luiken open te doen. Dat heeft zelfs een naam. Het heet «ontgastoerisme». Mijn vragen, voorzitter. Hoe vaak en hoe veel wordt er in Gelderland ontgast? In welke mate

worden de normen overschreden? Hoe kan het dat het lokale ontgasverbod niet rechtsgeldig is? Waarom heeft Duitsland wel een nationaal verbod en moeten wij daar nog ten minste tot 2020 op wachten? Wat betekent het voor de gezondheid van de inwoners? We zijn voornemens om daar een motie over te dienen in een VAO, dat ik hier nogmaals aankondig. En als laatste: kan de Minister toezeggen dat zij gaat kijken op welke manier met misschien andere wetgeving in de hand direct gehandhaafd kan worden op het ontgassen dat plaatsvindt? Dank u wel, voorzitter. Binnen de tijd.

De voorzitter:

Zeker, helemaal binnen de tijd. Waarvoor dank. Ontgassen stond niet helemaal op deze agenda, maar misschien krijgt u ook daar wel een reactie op van de Minister. Het woord is aan de heer Von Martels, die een vraag heeft.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ben op zich de heer Van Raan heel dankbaar dat hij dit onderwerp toch even benoemt. Ik heb er zelf schriftelijke vragen over gesteld. Kan hij even duiding geven aan die motie, over welke richting die uitgaat?

De heer Van Raan (PvdD):

Dank voor de vraag. De Minister heeft in antwoord op onze vragen, en waarschijnlijk ook uw vragen, gezegd dat het in 2020 gaat komen. Dat vinden wij eigenlijk niet snel genoeg. Er is geen goede reden waarom dat niet sneller zou kunnen, want sommige andere wetten kunnen heel snel. Duitsland heeft het al, dus er is precedentwerking. De motie heeft als strekking het verzoek of het sneller kan.

De heer Von Martels (CDA):

Die strekking kan ik op zich ondersteunen. Maar betekent dat ook dat als de Minister straks een bevestigend antwoord geeft, dus als zij inderdaad al eerder die verplichting wil opleggen in Nederland, dat VAO wat u betreft geschrapt kan worden?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zal natuurlijk bekijken wat het antwoord is en hoe snel dat dan kan gaan. Ja, dat klopt. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Dijkstra voor zijn twee minuten in eerste termijn.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het eerste mobiliteitspakket kan op de steun van de VVD rekenen. Het neemt hopelijk oneerlijke concurrentie weg in het wegvervoer. Ik heb wel vragen over de handhaving. Ik heb de Minister foldertjes in het Roemeens zien uitdelen, ik geloof ergens in Brabant. Maar worden er ook echt boetes uitgedeeld? Hoe zit het met de handhaving? Zijn er voldoende beveiligde parkings, waar we eigenlijk allemaal op azen?

Mijn tweede punt is gecombineerd transport. Dat betekent overslag tussen weg, water en spoor. Daar zijn we natuurlijk voor. Ook de VVD is daarvoor in algemene zin, alleen vind ik het wel van belang dat je daar echt samenwerking zoekt tussen de lidstaten. Het kan niet zo zijn dat wij iets op de grens plaatsen en de burens ook iets op de grens plaatsen, dus dat we dingen dubbel doen.

Er lag een visie ter tafel over de verkeersveiligheid. Ik vind dat Europa zich daar niet mee moet bemoeien. Heel helder. Wij vinden dat ook niet proportioneel en niet nodig. Wij doen al heel veel dingen als het gaat om

verkeersveiligheid. Het gaat dan over de weginrichting. Dat moeten we gewoon op onze manier blijven doen. Rijkswaterstaat doet daar een goede job en innovaties zijn welkom, maar laat Europa zich daar niet mee bemoeien.

Ten slotte luchtvaart. Ik verwijs naar een motie van mij die is aangenomen. De datum staat er niet bij, maar het is de motie op nr. 31 (34 550-XII). Daarin heb ik destijds de regering gevraagd om te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door bovenop mondiale afspraken – lees ICAO, waar het net over ging – ook op Europees niveau uitstoot apart te beprijzen. Die motie is met een ruime meerderheid aangenomen, al was dat onder het vorige kabinet. Het was op 3 november 2016. Ik verzoek de Minister om deze motie wel uit te voeren, als ze zo naar de Transportraad gaat. Het kan niet zo zijn dat we én wereldwijd een systeem hebben én Europees een systeem – dat is dubbelop – en dan zo meteen nog allerlei nationale systemen. Dat lijkt mij iets te veel worden, dus dat willen we niet. Ik vraag de Minister hoe ze er zorg voor gaat dragen dat die dubbele belastingen zo veel mogelijk voorkomen worden. Is een einddatum denkbaar, ook van het Europese systeem, als ICAO voldoende werkt? Gaat zij steun verkrijgen bij andere partijen en andere landen om dat voor elkaar te krijgen?

De voorzitter:

Dank u wel. Daar is een vraag over van de heer Van Raan van de Partij voor de Dieren.

De heer Van Raan (PvdD):

Het is een verduidelijkende vraag. CORSIA is beoordeeld als zijnde op geen enkele manier geloofwaardig of genoeg bijdragend aan de gevolgen van de klimaatverandering. Bovendien gooit het de verplichtingen die de luchtvaart zichzelf oplegt over de schutting, dat andere waar men die CO₂ mee moet compenseren. Ik zit even te zoeken naar hoe de heer Dijkstra dat ziet. Geldt dan het strengste of het minst strenge? Hoe ziet hij dat?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

De VVD heeft omdat luchtvaart een mondiale sector is een voorkeur om dat mondiaal te regelen. Ik zie echt goede aanknopingspunten in ICAO, wat echt het VN-instituut is, om luchtvaart in het klimaatakkoord te krijgen. Daar gebeuren drie dingen, namelijk carbonneutrale groei vanaf 2020, 1,5% brandstofbesparing per jaar – dat is echt niet niks – en 50% reductie in 2050. Ik zou willen dat we het daar aanscherpen in plaats van dat we ook Europees nog een systeem ernaast laten bestaan, want dat betekent dubbelop. Als we dan ook nog nationaal aan het werk gaan, lijkt me dat niet verstandig. Ik vraag de Minister dus om met name de wereldwijde regeling te versterken in plaats van daarnaast nog allerlei zaken Europees te doen.

De voorzitter:

Daarop stelt de heer Van Raan zijn tweede en daarmee laatste vraag in deze ronde.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank u wel, voorzitter. Om het even heel scherp te krijgen: zegt de heer Dijkstra dan dat Europa zijn pogingen voor het EU ETS moet staken?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja. Dat is in 2017 afgesproken, meen ik: stop de klok. Wat mij betreft blijft die klok gewoon stilstaan in Europa en gaan we op wereldwijde schaal verder met de verduurzaming van de luchtvaart en niet nog Europees daarbovenop ook allerlei toeslagen en extra zaken doen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, we hebben net, voor u binnenkwam, afgesproken dat er twee vragen kunnen worden gesteld. Ik geef u graag het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. De motie van de heer Dijkstra is uit 2016. Mijn vraag is of moties niet ook Parisproof zouden moeten zijn. De vraag is of met wat we nu weten over wat er echt nodig is om die 1,5°C op het vizier te houden, u zelf als indiener anders denkt over uw eigen motie.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Nee. Mevrouw Kröger heeft wel een punt dat tijden natuurlijk veranderen, maar deze motie is wat mij betreft nog steeds geldig en moet worden uitgevoerd. Die is destijds met een ruime meerderheid aangenomen door de Kamer. De partijen die haar hebben gesteund, waren toen goed voor 86 zetels en nu zouden dat er veel meer zijn. Dus als ik dezelfde motie zou indienen, verwacht ik eenzelfde lijn daarin van een meerderheid van deze Kamer en ik hoop dat dat ook lukt. Ik vraag de Minister met name om even hierop te reflecteren.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de PvdA, aan de heer Gijs van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. De Transportraad is wel een belangrijke Raad omdat daar het Europese mobiliteitspakket komt, of niet. Wat ons betreft is het: een goed akkoord of geen akkoord. De hoofdvraag aan de Minister is eigenlijk of zij bereid is om aan te sluiten bij de Road Transport Alliance, een alliantie waar veel landen bij aangesloten zijn en die zich inzet voor hetzelfde doel, namelijk gelijk loon voor gelijk werk in de transportsector. Dan de detachering. Het uitgangspunt moet blijven detachering vanaf dag één, in lijn met de eerdere motie-Gijs van Dijk/Jasper van Dijk. Blijft dat ook de basis voor dit akkoord?

De rij- en rusttijden. De huidige voorstellen rondom de rij- en rusttijden zijn wat ons betreft niet acceptabel, want een verslechtering van de rij- en rusttijden voor vrachtwagen- en buschauffeurs zou, als die er komt, slecht zijn voor de chauffeurs en voor de verkeersveiligheid. Wat ons betreft behouden we die twee weken referentieperiode, komt er geen onderscheid tussen rij- en rusttijden voor buschauffeurs en rij- en rusttijden voor vrachtwagenchauffeurs, behouden we het verbod op slapen in de cabine tijdens de normale wekelijkse rust, 45 uur, en wordt de handhaving van het verbod op slapen in de cabine geïntensiveerd, wat we ook bij de begroting hebben besproken. Daarbij hoort ook een slimme tachograaf, per 2022 voor bestaande vrachtwagens, in plaats van pas in 2034, en voor nieuwe vrachtwagens al in 2020 en het automatisch uploaden van loonstrookjes. Graag een reactie van de Minister op deze voorstellen. Dan de cabotage en toegang tot de markt. Ons idee is rondom cabotage dat het huidige voorstel van drie ritten in zeven dagen niet te handhaven is. Dat krijgen we van verschillende partijen te horen. Zou het geen idee zijn om rondom cabotage onbepaald 48 uur toe te staan, met een cooling off van zeven dagen in heel Europa? Graag een reactie. Het tweede voorstel daarbij zou moeten zijn dat het voertuig eens per drie weken terug moet naar de thuisbasis. Zo pak je direct de brievenbusfirma's aan. Een bonafide bedrijf zal vrijwel altijd zijn vrachtwagen naar de thuisbasis laten gaan.

Ten slotte de chauffeursattesten. Er is een explosie van het aantal aanvragen. We hebben het daar ook eerder al over gehad en er schriftelijke vragen over gesteld. Met name in Oost-Europa krijg je bij wijze van spreken als je een pakje boter koopt, gelijk ook een goedkeuring. De

Minister bevestigt dat er onvoldoende controle plaatsvindt in het buitenland. Hoe kan zij dit in Europa oppakken en aanpakken?
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Als ik mijn collega zo hoor, dan hebben we met twee minuten maar weinig tijd per onderwerp. Dus ik zal proberen bij mijn drie punten – de brexit, het Europese transportnetwerk en de regeling schone voertuigen – een wat behapbaar tempo te houden.

Om te beginnen de brexit, ronduit een historische vergissing. Er ligt een deal op tafel, maar of dit het wordt, weten we niet. Voor Nederland transportland is het Verenigd Koninkrijk een van de belangrijkste handelspartners. We kunnen niet afwachten wat die deal gaat worden. We moeten ons goed voorbereiden, eventueel ook op het ergste. Kan de Minister meer zeggen over wat de Nederlandse transportsector over de brexit naar voren heeft gebracht bij de laatste stakeholderbijeenkomst? En gaat de Minister de transportsector ondersteunen bij de voorbereiding op de verschillende mogelijke rampscenario's, wanneer de voorliggende deal van tafel gaat en wij een harde brexit krijgen?

Dan het TEN-T. D66 wil dat Europa zo goed mogelijk met elkaar verbonden blijft, bij voorkeur met de trein als goed alternatief voor de goedkope tickets voor in het vliegtuig. TEN-T is ook van groot belang voor het uitrollen van de internationale spoorlijnen. Een groot knelpunt bij de totstandkoming van die spoorlijnen zijn vaak de lidstaten zelf. Ik las laatst een mooi voorbeeld over het laatste stukje tussen Portugal en Spanje, waar 6 km hogesnelheidslijn ontbreekt. Maar we hoeven niet zo ver weg voor voorbeelden, want onze eigen drielandentreintje met België en Duitsland komt ook nog niet echt van de grond, konden we vanochtend in de krant lezen. Wij denken dat er meer sturing op dit punt nodig is vanuit de Europese Unie. Ik vraag aan de Minister om het voorstel van de Europese Commissie over de TEN-T te omarmen. Kijken we naar een derde beleidsoptie en wat vindt de Minister van die derde beleidsoptie? Dat houdt in dat je dus eigenlijk nog verder zou moeten gaan en dat er een Europese coördinator komt voor het spoor, met een mandaat om lidstaten ook aan te sporen hun verbindingen goed op elkaar te laten aansluiten.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Dijkstra van de VVD. En dan hebt u voor het restant nog een seconde of vijftien. Meneer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben wel benieuwd, want ik ken D66 als partij die altijd wel pro-trein en vooral pro-Europees is, maar wat betekent dat dan voor de NS, wat betekent dat voor de reiziger?

De heer Schonis (D66):

Om met het laatste te beginnen: voor de reiziger houdt dat volgens mij in dat je zo meteen, als die internationale hogesnelheidslijnen goed met elkaar verbonden zijn, echt een reëel en een schoon alternatief hebt voor vliegtuigen. Wat betekent het voor de NS, voor Deutsche Bahn en voor andere? Het betekent dat zij vanuit Europa aangestuurd en aangespoord kunnen worden om die spoorlijnen goed op elkaar te laten aansluiten.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Heel interessant, maar dan moet je volgens mij zeker die monopoliepositie van de NS ter discussie durven te stellen. Is D66 daartoe ook bereid?

De heer **Schonis** (D66):

Volgens ons hoeft dat helemaal niet. Dat je aangespoord wordt vanuit Europa wil niet zeggen dat je het lokaal of nationaal kan regelen zoals je wilt. Dus volgens ons hoeft dat helemaal niet te betekenen dat NS zijn monopoliepositie op dit punt zou hoeven te verliezen.

De **voorzitter**:

En dan de laatste slotzin van de heer Schonis in zijn eerste termijn.

De heer **Schonis** (D66):

Vijftien seconden. De richtlijn schone voertuigen. We hebben afgesproken in 2030 om te gaan naar 100% zero emission. Vraag aan de Minister om de Europese koplopers aan te sporen en ernaar te blijven streven om de doelstelling van 100% zero emission in 2030 te halen.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. De Transportraad. De plannen van het kabinet zijn een weinig verhulde poging om onze transportsector kapot te maken. De winsten in de transport en logistiek zaten in het derde kwartaal van 2018 op het laagste niveau sinds 2014, en dat is heel opmerkelijk want de economie groeit eindelijk weer. Er is werk genoeg, maar daar wordt amper wat aan verdiend. Terwijl onze vrachtwagenchauffeurs het water aan de lippen staat, gaat Onze Minister naar Brussel om daar te verkondigen dat het tijd is om 's werelds strengste CO₂-normen voor vrachtwagens te introduceren. Wie gaat het betalen als Brussel besluit dat ons hele vrachtwagenpark vroegtijdig moet worden afgeschreven? Is de Minister er trots op als straks al onze transportbedrijven over de kop gaan omwille van de groene gekte? Of neem bijvoorbeeld de vrachtwagenheffing, waarvan 20% opgeslokt zal worden door apparaatskosten en waarvan 80% elders in infrastructuur zal worden geïnvesteerd.

Voorzitter. Je wordt bestolen waar je bij staat. De rekening van de vrachtwagenheffing zal moeiteloos doorgeschoven worden naar de consument. Dat doen transporteurs niet omdat ze hun eigen rekeningen niet willen betalen, maar omdat ze gewoonweg de middelen niet hebben om deze klap op te vangen. Hetzelfde geldt voor de consument, die ook al de btw-verhoging moet gaan betalen. Het wordt er in Nederland allemaal niet beter op, ook al werken we harder en langer dan ooit tevoren. Onze vrachtwagenchauffeurs weten dat als geen ander.

Voorzitter. Het is van de zotte dat de ene na de andere lastenverzwaring wordt voorgesteld, zonder enig besef van wat onze transportsector nodig heeft om een eerlijke boterham te verdienen. Dan helpt het niet dat de Europese Commissie druk in de weer is om de cabotage te liberaliseren. De laatste strobreed die we de Oostblokchauffeurs nog in de weg hebben gelegd, wordt daarmee weggenomen. En bijvoorbeeld Polen en Slovenië, lagere lonen, lagere sociale premies, mindere belastingdruk: op prijs gaan ze het altijd winnen. Als dit zo doorgaat, zal het laatste restje Nederlandse werkgelegenheid in de transportsector verloren gaan. Is de Minister bereid om zich niet met het inlegvelletje af te laten schepen en om pal voor de plannen te gaan liggen om de cabotage te liberaliseren?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Von Martels, CDA.

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

Dank u wel, voorzitter. Er zat bij het stuk ook nog informatie over de zomertijd of wintertijd. Dat ligt eigenlijk bij de commissie Binnenlandse

Zaken en er is een behandelvoorbehoud gemaakt. Het speelt nog niet, tot 2021 behouden we gewoon nog de zomertijd en ook het CDA gaat er nog niets over zeggen. Zolang het nog geen vijf voor twaalf is, gaan wij daarover nog geen definitief standpunt innemen.

Over het eerste mobiliteitspakket. We zien op het politieke schaakbord van het mobiliteitspakket dat de verschillende lidstaten steeds concreter hun positie innemen en wij zien dat West-Europese landen vooral bang zijn voor sociale dumping en daarom hameren op harmonisatie van de sociale wetgeving. De Oost-Europese landen streven juist naar meer liberalisering van de markt. Denkt de Minister dat deze groepen nog tot elkaar komen? Kan de Minister ook schetsen wat haar verwachting is ten aanzien van het verdere verloop in het Europees Parlement?

Heeft de Minister ook het beeld dat, als er een compromis wordt gevonden in het detachingsdossier, het naar verwachting makkelijker wordt om ook compromissen te bereiken over de andere onderdelen, zoals cabotage, rij- en rusttijden en de nieuwe tachografen? Ook ben ik benieuwd naar de verwachting van de Minister vanuit haar beeld van de toekomst van de transportmarkt. Zal die transportmarkt verder geliberaliseerd worden? En in hoeverre heeft Nederland daar voordeel bij?

De voorzitter:

Dan is er ook nog een vraag van de heer Van Dijk, PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ben even benieuwd. De heer Von Martels vraagt of er moet worden gezocht naar een compromis op de detachering, terwijl wij volgens mij vanuit Nederland vrij duidelijk zijn, namelijk detachering vanaf dag één.

De heer Von Martels (CDA):

Op zich is het Nederlandse standpunt helder, alleen moet er in het Europees Parlement uiteindelijk natuurlijk wel een beslissing genomen worden. Hopelijk valt die uit in het voordeel van wat Nederland ook bepleit. Dat bedoel ik met «een compromis bereiken».

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik zie daar toch enige ruimte in. Daarom begon ik mijn inbreng ook met: alleen een goed akkoord of geen akkoord. Is dat ook de opstelling van het CDA?

De heer Von Martels (CDA):

Kunt u dat herhalen?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Of een goed akkoord – dat betekent dus dat we niet toegeven bij dit soort belangrijke dingen – of geen akkoord.

De heer Von Martels (CDA):

Het CDA is een partij die altijd streeft naar een balans in de argumenten die worden ingebracht. Dus zo ver als u naar voren brengt, wil ik nog niet gaan. Zo ver ga ik nog niet direct. Laten we zorgen dat er een compromis wordt bereikt en hopelijk wordt het Nederlands standpunt zo veel mogelijk ingewilligd, dat is duidelijk.

De voorzitter:

Daarover is, denk ik, ook nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, het roept toch de vraag op met welke boodschap het CDA de Minister op pad stuurt. Sturen we deze Minister op pad met het signaal dat ze echt keihard moet gaan staan voor een echt goed en eerlijk eerste mobiliteits-

pakket en het niet moet laten verwateren in een compromis? Durft het CDA daar ook voor te gaan staan?

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

U weet zelf hoe het gaat met onderhandelingen. Dan ga je uit van je eigen beleid en wil je zo veel mogelijk daarvan terugzien in het uiteindelijk gesloten akkoord. Daar moet deze Minister voor gaan. Dat zal ze ongetwijfeld ook doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik borduur hier even op voort. Wat is dan een acceptabel onderniveau voor het CDA? Ook onze boodschap is dat wat nu voorligt, onvoldoende is en dat de Minister echt met goede voorstellen daarheen moet gaan en moet terugkomen. Wat is acceptabel voor het CDA? Wat vindt het CDA acceptabel voor onze vrachtwagenchauffeurs?

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

Acceptabel is in ieder geval hetgeen de vrachtwagenchauffeurs zelf inbrengen. Over de rij- en rusttijden moet heel goed worden nagedacht. We hebben ook gezien dat er tussen de verschillende sectoren binnen de transportsector verschil van mening is over de vraag of er unaniem een voorstel ingediend moet worden. We hebben allemaal gezien dat er nog differentiatie mogelijk is. De buschauffeurs zeggen dat ook, met name die op de langere trajecten. Zij willen graag onderscheid zien en willen niet met dezelfde rij- en rusttijden worden geconfronteerd als de transportsector zelf. Daar moet onderscheid in worden gemaakt. Dat willen we in ieder geval graag zien: differentiatie.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is een heel lang antwoord. Ik wil even terug naar de inbreng van de heer Van Dijk. De motie-Van Dijk/Van Dijk is ook door het CDA gesteund. Blijft de inzet van die motie ook voor het CDA de ondergrens? Betere afspraken kunnen altijd.

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

U heeft altijd behoefte aan korte antwoorden. In dit geval is het antwoord: ja.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels vervolgt zijn betoog. Hij heeft nog ongeveer 45 seconden.

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

Dat zijn 45 seconden voor de verkeersveiligheid van de weginfrastructuur. Er komt een aanpassing van de Richtlijn beheer verkeersveiligheid weginfrastructuur. Met dit voorstel moet het aantal verkeersslachtoffers binnen de EU sterk gaan dalen. Nederland was eerst kritisch, maar nu de provinciale en gemeentelijke wegen er alleen vrijwillig onder vallen, lijkt Nederland mee te gaan. Wij zouden graag in beeld krijgen wat de gevolgen zouden zijn als gemeentelijke en provinciale wegen er wel onder zouden vallen. Wat gaat dat kosten? En, belangrijker, wat gaat dat opleveren?

Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heel hartelijk dank. Het woord is nu aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Veel stukken en weinig tijd, maar er is ook al veel gezegd. Ik wil me heel graag aansluiten bij de inbreng van de heer Van

Dijk over het eerste mobiliteitspakket en onze zorg dat er toch een verwatering gaat optreden op een aantal wat ons betreft cruciale punten. Ik denk dat het heel belangrijk is dat de Minister zich gesteund voelt door de Kamer voor het innemen van een heel heldere positie van Nederland: op het punt van «gelijk werk, gelijk loon» en detachering willen we niet dat Europa ervoor zorgt dat er onacceptabele arbeidsomstandigheden kunnen gaan optreden. Voor ons is dat cruciaal. We hopen dus echt op een heel duidelijke reactie van de Minister hierop. We delen ook de kwalificatie «beter geen overeenkomst dan een slechte». We moeten echt onze rug recht houden.

Ook ik had een punt betreffende de ICAO. Ik heb de inbreng van de Partij voor de Dieren helaas niet gehoord, want ik was net wat te laat. Wellicht zit er dus herhaling in.

De luchtvaart is het hoofdpijndossier van deze Minister. Voor 1 december moeten we een voorbehoud maken met betrekking tot CORSIA. Europa heeft met EU ETS inmiddels een eigen en veel effectiever systeem om de emissies minder te laten groeien en uiteindelijk te laten afnemen. CORSIA schiet wat ons betreft op heel belangrijke punten echt tekort: de ambities zijn te laag, het systeem van carbon offset is extreem fraudegevoelig en niet functioneel en de duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen zijn echt onder de maat. Wat ons betreft is het heel belangrijk dat Europa de vrijheid houdt om eisen te stellen aan het vliegverkeer binnen en van en naar Europa. Het voorbehoud dat Nederland met Europa moet maken op het voorliggende CORSIA-voorstel moet nog voor de Transportraad worden ingediend, begrijpen wij. Wij horen vandaag dus heel graag van de Minister duidelijk dat zij die lijn gaat volgen en een voorbehoud wil maken.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Net als bij de heer Van Raan zeg ik ook bij u dat dit onderwerp niet officieel op de agenda staat. Het is aan de Minister of ze daar wel of niet een antwoord op geeft.

Een punt van orde van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Wij zouden het niet in ons hoofd halen om iets te bespreken wat niet op de agenda staat. Dit is de laatste mogelijkheid om dat te doen. We zijn in de positie gebracht om het hier te doen. Er is geen ander moment. Dat zou ik toch wel even willen meegeven.

De voorzitter:

Dit hoort dan wel thuis, meneer Van Raan, zo zeg ik even heel streng als uw voorzitter, op de procedurevergadering. Daar had u hiervoor een voorstel kunnen doen. Nu frommelt u dit in dit debat. Dat mag. Het is echt aan de Minister of ze hier vandaag een antwoord op kan en wil geven. Zoals u weet, heeft de Minister gelukkig wat hulp troepen, maar die zijn op dit moment misschien niet ingeschakeld. Dan zetten we haar voor het blok. Zo ga je niet met gasten om. Vandaar dat ik het even zo zeg. Meneer Laçin, het woord is aan u.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Aanvullend op dit punt: het is ook tijdens de begrotingsbehandeling besproken, en toen is ook gezegd dat dit de laatste mogelijkheid is. Het staat niet officieel op de agenda, maar het is toen al even besproken. Voorzitter. Je zal maar werknemer van Ryanair zijn, een luchtvaartmaatschappij die in de race naar beneden de bodem raakt door werknemers uit te buiten, wetten en regels te negeren en ondanks uitspraken van de rechter de basis in Eindhoven te sluiten en daarmee 150 mensen de onzekerheid in te duwen. Je zou denken dat de Ministers van IenW en

SZW het opnemen voor die hardwerkende mensen en dat zij de schandalige praktijken van Ryanair aanpakken, maar niets is minder waar. Waar in Duitsland de Minister van Sociale Zaken iemand naar Ryanair stuurt om met de vuist op tafel te slaan, stuurt Onze Minister van SZW een brief om de baas van Ryanair te verzoeken zich aan de regels te houden. Zo los je de problemen niet op. Ik zal dit blijven agenderen, met steun van de werknemers. De aanhouder zal uiteindelijk winnen.

Ondertussen heeft de Minister tegen de Europese Commissie gezegd dat zij wil dat «pay to fly»-constructies aangepakt worden. Dat is heel goed, want de vliegveiligheid staat daardoor onder druk. Wat gaat de Minister op 3 december inbrengen om haar eerdere woorden kracht bij te zetten? En welke stappen gaat zij met andere lidstaten zetten om Ryanair en vergelijkbare carriers op Europees niveau aan te pakken?

Voorzitter. Ik kom op het doelgroepenvervoer. Door Europese regels moeten busjes voor personenvervoer elektrisch worden. Maar straks zijn die niet meer te besturen door mensen met een rijbewijs B, omdat geschikte busjes straks door accu's te zwaar worden. Voor het goederenvervoer komt er een uitzondering, maar voor het personenvervoer niet. Mensen die afhankelijk zijn van het doelgroepenvervoer, worden hierdoor straks keihard geraakt, want het kabinet zet ook de afschaffing van de bpm-teruggave gewoon door, wat prijsverhogingen tot gevolg zal hebben. Het amendement van mij en collega Leijten hierover is weggestemd. In antwoord op mijn Kamervragen zegt de Minister dat er niks verandert voor chauffeurs die in de huidige busjes op fossiele brandstoffen blijven rijden. Zegt deze Europese richtlijn dan niet dat we móeten verduurzamen en dat we over móeten op elektrisch? Wat is dan nog het nut als het geen verplichting is? Gaat de Minister zich op 3 december nog hard maken voor de mensen die afhankelijk zijn van vervoer op maat? En heeft zij de gevolgen van allebei de maatregelen die ik net heb genoemd, goed in beeld?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Er zijn vrij veel vragen gesteld. Er is dus, denk ik, behoefte aan een schorsing. Ik schors de vergadering voor tien minuten en dan beginnen we weer om 15.10 uur.

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.10 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik geef de leden drie vragen in deze ronde. Ik geef het woord aan de Minister, zodat zij de vragen van de leden kan beantwoorden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Ik heb vandaag last van een ontzettend goed humeur. Dat helpt, denk ik, om toch een poging te wagen tot het beantwoorden van een paar vragen die niet helemaal precies bij de agenda horen.

Waar het CORSIA aangaat, begrijp ik uw behoefte om het heel precies te weten. Wij hebben geen zorgen hierover, maar ik stel voor dat ik u in ieder geval vóór 1 december, uiterlijk begin volgende week een brief stuur. In die brief kunnen we het nog even precies opschrijven. Hopelijk kunnen uw zorgen dan weggenomen worden. U vraagt ook echt om de juridische teksten. We zullen heel precies voor u opschrijven waarom wij denken dat we met z'n allen het goede voorbehoud kunnen maken ten aanzien van het behoud van de rechtspositie van Europa. Ik zeg overigens meteen in de richting van de heer Dijkstra dat we natuurlijk met elkaar in Europa afspraken hebben gemaakt – die zijn in 2016 en 2017 bevestigd, ook door

dit kabinet – over het EU ETS. Wij zijn enthousiast over de afspraken die in CORSIA zijn gemaakt, omdat ze op mondiaal niveau zijn gemaakt. Je zou die afspraken ook het liefst op mondiaal niveau willen hebben. Maar we hebben ook met elkaar vastgesteld dat die afspraken minder ver gaan dan we met ons Europese ETS kunnen bereiken. Dus we voeren nu overleg om te kijken in hoeverre het EU ETS een aanvulling kan zijn op het ICAO-CORSIA-verhaal, omdat wij nu eenmaal de lat hoger willen leggen. We willen dus binnen Europa die afspraken wel gestand blijven doen. Maar ik ben er uiteraard niet op uit om het level playing field te verstoren. Die afspraak blijft ook staan. We gaan er natuurlijk ook voor zorgen dat er geen onnodige administratieve lastendruk ontstaat door twee systemen. Dus er wordt heel goed bekeken hoe je het goed kunt samenbrengen. Ik zal proberen om die aspecten, ook voor u, mee te nemen in de brief. Maar dit is dus de inzet. Het is niet een stapeling of iets extra's, maar omdat wij nou eenmaal de lat hoger leggen, zonder het level playing field te willen verstoren, zetten we erop in om te kijken waar het EU ETS een aanvulling kan zijn op CORSIA.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Van Raan.

De heer Van Raan (PvdD):

Het humeur is aan deze kant ook meteen enorm verbeterd. Ik zeg oprecht: dank daarvoor. Die brief is in het verlengde van wat we allemaal willen hebben, namelijk duidelijkheid over de rechtspositie: houdt Europa, en ook Nederland, zijn eigen rechtspositie? Wat is de beleidsvrijheid voor deze Kamer? Zijn er nog mogelijkheden om er iets van te vinden of om voor 1 december iets mee te geven aan de Minister? Of is het een mededeling?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mijn inbreng zal gericht zijn op hetgeen ik hier nu formuleer. We gaan het nog precies voor u opschrijven in de brief, maar u mag mij eraan houden dat ik op 3 december niks anders inbreng dan wat ik nu aan u presenteer. Dat is het behoud van onze eigen positie en de Europese positie. Mocht het anders zijn in de brief, dan kunt u daar uiteraard direct over aan de bel trekken. Maar we gaan het gewoon netjes voor u opschrijven.

De voorzitter:

Had u nog een vervolgvraag, meneer Van Raan?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik dank de Minister voor het antwoord. Het zou mooi zijn als die brief er aan het begin van de week, op maandag is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar gaan we ons uiterste best voor doen. Ik denk dat dat wel zal lukken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil het helemaal goed proberen te begrijpen. Dus de inzet van Nederland is dat voor binnen Europa en voor van en naar Europa gewoon EU ETS blijft gelden. Daarnaast zet Nederland zich in voor een sterk CORSIA. De Minister denkt dat er geen juridische obstakels zijn om EU ETS voor binnen Europa en van en naar Europa te houden en dat het dus niet nodig is om een voorbehoud te maken. En dat wordt uiteengezet in die brief. Klopt dit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zal ik het nog een keer scherp formuleren. De inzet is inderdaad gericht op een zo stevig mogelijk CORSIA-systeem. Daarnaast legt Europa

de lat hoger. We hebben al een EU ETS. De uitwerking die nu moet komen, heeft betrekking op de vraag: hoe zorg je dat het een aanvulling is die onze eigen extra wensen binnen Europa respecteert en die daarnaast niet leidt tot onnodige administratieve lasten et cetera? Want we doen ook recht aan de motie die daarover is aangenomen, om te zorgen dat we niet een level playing field onnodig gaan verstoren. In de brief zullen we opschrijven hoe het juridisch geborgd is, want dat wilt u natuurlijk graag weten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, precies. Dat willen wij heel graag weten. Ik hoor ook dat er wordt gesproken over EU ETS binnen Europa – het zit «m altijd in de details – maar ik heb begrepen dat het met name gaat om het issue: houden we EU ETS als een steviger, ambitieuzer systeem voor de vluchten van en naar Europa? Is dat echt onze inzet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De beperking van het EU ETS is natuurlijk dat het een EU-systeem is. Maar laten we nog even heel scherp voor u op papier zetten wat daar wel en niet onder kan vallen.

De **voorzitter**:

Dan is er een vervolgvraag van de heer Dijkstra van de VVD.

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

Het wordt een interessante brief. Ik kijk ernaar uit. Het is toch een beetje hinken op twee gedachten. Laten we eerlijk zijn: er is toch een beetje sprake van een illusie. Je hebt een wereldwijd systeem. Je kunt daar van alles van vinden, maar het is er. Het is op zich mooi dat het er is. En al die landen doen mee. Dan heb je nog je een Europees systeem, wat voor extra belasting zorgt voor de luchtvaartsector, specifiek voor alle partijen die vanuit Europa intercontinentaal vliegen. Als je ze gaat belasten, dan is het toch een illusie om te denken dat je tegelijkertijd het level playing field, het gelijke speelveld kan behouden?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat hangt samen met dat we de lat wat hoger hebben gelegd. Dat zie je op meerdere dossiers. Kijk naar onze andere vergroeningswensen, die wij ook in de Europese arena bespreken. Er zijn er wel meer waarbij Nederland de lat iets hoger legt dan andere landen. Op mondiaal niveau zie je dat Europa de lat gemiddeld net iets hoger legt dan de rest van de wereld. We houden het natuurlijk goed in de gaten en we zullen het niet tot een enorme concurrentievervalsing laten leiden. Maar we hebben nu eenmaal wel verschillende ambities.

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

De luchtvaart is een mondiale sector. We worden uitgelachen door partijen uit China en Amerika die die heffing in de EU niet hoeven te betalen. Maar onze eigen carriers, zoals KLM, British Airways, Lufthansa en Air France, moeten die heffing allemaal wel betalen. Ik begrijp dat de lat in Europa hoger ligt, maar het is wel een mondiale sector. Welke waarborgen kan de Minister zo meteen geven in haar brief of in het overleg met haar collega's? Kan zij waarborgen dat het niet ten koste gaat van de concurrentiekracht van Europese grote luchtvaartmaatschappijen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Dijkstra doet nu net alsof we hier een heel nieuw systeem gaan optuigen. We hebben hier al afspraken over gemaakt. Ik ga niks anders doen dan die afspraken respecteren en zorgen voor een soepele, naadloze overgang met het mondiale CORSIA-systeem. Dat zorgt juist voor een

verbetering van het level playing field, want het CORSIA-systeem hebben we nu nog niet, en andere maatschappijen in andere delen van de wereld gaan het hierbij trekken. Dus ik denk dat het eerder een verbetering kan zijn. De insteek zal zeker niet zijn om de positie te verslechteren. Het is juist mooi dat we naar het mondiale niveau kunnen opschalen en dat CORSIA straks ook in werking treedt.

De voorzitter:

De heer Van Raan wil een punt van orde maken.

De heer Van Raan (PvdD):

Het gaat over de volgtijdelijkheid. De heer Laçin zegt terecht dat we een VAO gaan houden. Dat is dan vandaag of morgen, maar de brief komt pas maandag. Ik begrijp de verzuchting van de Minister helemaal, maar ik vroeg mij even af hoe we dat gaan matchen.

De voorzitter:

Ik denk dat we de brief moeten afwachten en dan moeten bekijken hoe we de procedure doen. Ik heb begrepen dat het VAO echt deze week moet plaatsvinden vanwege de stemmingen op dinsdag. Dat maakt het gewoon heel erg lastig. Ik heb niet even iets voor u paraat op dit moment. De Griffie commissies zal samen met u nadenken over hoe we hier op een goede manier uit kunnen komen. De heer Laçin heeft daar misschien ook nog een opmerking over.

De heer Laçin (SP):

Vanuit het inzicht dat ik net had, kom ik meteen met een voorstel. Ik denk dat de enige oplossing is dat we gewoon moties indienen en die als ze onnodig zijn weer intrekken of aanhouden. Ik zou geen andere optie kunnen bedenken. Maar goed, laten we doorgaan met het debat.

De voorzitter:

Dat is ook een praktische oplossing. Ik ga nu voorstellen aan de Minister om door te gaan met haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Prima, voorzitter. Ik moet me ook niet met dat soort beslommeringen bemoeien; dat laat ik aan u over. U weet dat u ons op iedere dag naar de Kamer kunt roepen voor welk VAO dan ook. Een ander onderwerp dat aan de orde is gekomen en ook niet geagendeerd was, is het varend ontgassen. Ik begrijp dat er behoefte is aan een reactie. Rijk en provincies zijn hiermee bezig. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat provincies als eerste begonnen zijn dit op de agenda te zetten zodat we er werk van kunnen maken dat varend ontgassen te gaan verbieden. We hebben ons daar graag bij aangesloten. We zijn samen aan de slag gegaan om dat vorm te geven. We hebben daarbij steeds gewezen op de noodzaak van een internationaal ontgassingsverbod. In 2017 is er een wijziging van het Scheepsafvalstoffenverdrag getekend, waarbij implementatie in 2020 is voorzien. Dan kan het verbod in werking gaan. In de tussentijd hebben we met de provincies afgesproken om in 2019 anticiperend daarop een soort themapilot te maken om te kijken hoe we de handhaving vorm gaan geven en om ons daarop voor te bereiden. Waarom kan dat nou niet eerder? Omdat je geen alternatief kunt bieden als je nog geen installaties hebt waar ze wel kunnen ontgassen. We zijn uitdrukkelijk op zoek naar praktische oplossingen, zoals het bouwen van die ontgassingsinstallaties en het maken van afspraken met het bedrijfsleven om dat ook voor elkaar te krijgen. Maar u kunt ervan overtuigd zijn dat wij met de grootst mogelijke snelheid dit ontgassingsverbod ingevoerd willen krijgen, niet alleen voor de benzines, maar overal. Misschien kan ik nog een misverstand uit de wereld helpen over het

verschil met Duitsland. In Duitsland geldt voor twee andere benzinevormen een ontgassingsverbod, maar ook in Duitsland is het op dit moment niet verboden om bijvoorbeeld benzeen te ontgassen. Ook daar geldt dat we dit pas op z'n vroegst in 2020 echt ingevoerd kunnen krijgen.

De voorzitter:

Ik zag als eerste de heer Schonis, dan de heer Laçin, dan de heer Van Raan en dan de heer Von Martels.

De heer Schonis (D66):

Vanuit mijn vorige functie als Statenlid in Zeeland ben ik bekend met deze materie, want we hebben bij ons in de Staten dezelfde discussie gevoerd nog geen halfjaar terug. Zoals wel vaker lopen we een beetje voor op de rest van Nederland, dus wij hebben al zo'n verbod. Exact de discussie die de Minister aanstipt, namelijk of je een verbod kunt invoeren terwijl er nog geen ontgassingsinstallaties aan wal zijn, hebben wij in Zeeland al staan. De markt pakt dat al op. Wat belemmert dan op dit moment een landelijk verbod?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Misschien het gegeven dat Nederland groter is dan Zeeland? Je moet wel op voldoende plekken die installaties kunnen aanbieden. Het is natuurlijk mooi dat er al plekken zijn, maar het moeten er ook genoeg zijn. In dit verband denk ik dat het goed is hierover door te spreken bij het algemeen overleg Maritieme zaken dat we binnenkort hebben. U kunt ervan overtuigd zijn dat we onze uiterste best zullen doen om het allemaal zo snel mogelijk te doen waar we kunnen. We zijn ook in goed overleg met provincies om te kijken wat we in 2019 kunnen doen, want voor bepaalde stoffen kunnen we al eerder aan de gang en dat willen we ook zeker doen. We kijken of we een mooie thema-actie kunnen opzetten om hier speciale aandacht voor te vragen. Ik kan u daar schriftelijk vóór het AO Maritieme zaken nog in detail van op de hoogte stellen.

De voorzitter:

De tweede vraag van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Ik begrijp dat we voor het AO Maritieme zaken – op 6 december uit mijn hoofd gezegd – een brief krijgen met een tijdpad richting 2019/2020 over hoe dat verbod geïmplementeerd wordt in Nederland.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja. Ik denk dat we voor een agendapunt dat niet op de agenda stond, toch mooi een stuk verder zijn gekomen.

De voorzitter:

Prima, maar we hebben nog wel een aantal interrupties. Ik zie dat de heer Laçin blij is met deze toezegging. Ik kijk even naar de heer Van Raan. Bent u ook blij?

De heer Van Raan (PvdD):

Ik zat even naar de heer Von Martels te kijken of hij misschien eerder wil.

De heer Von Martels (CDA):

Ik was na u.

De heer Van Raan (PvdD):

Oké. Dank voor het antwoord. Wij hadden ook nog gevraagd naar hoe vaak en hoe veel. Dat waren nog wat specifiekere vragen. Misschien

kunnen die ook worden meegenomen. Ik snap dat u die informatie nu niet heeft. Wat is er, voorzitter?

De voorzitter:

Excuus. Er werd gevraagd hoeveel interrupties er gepleegd mogen worden. Ik gebaarde «drie». Dit is uw derde interruptie.

De heer Van Raan (PvdD):

Ja, dat klopt. Ik vroeg dus of dat kan worden meegenomen. Ik stel wel vast – en daar heb ik niet zo'n goed antwoord op gekregen – dat de Duitse boten nu echt omvaren om hier in de natuur benzeen te lozen, terwijl er in Duitsland...

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Niet voor benzeen. Laten we in de brief even goed op een rijtje zetten voor welke stoffen het wel geldt en voor welke niet, en hoe het zit met Duitsland.

De heer Van Raan (PvdD):

Dank. Mijn vraag over dat ontgassen in de natuur is of er nog andere wetten, andere aanknopingspunten, zijn om te handhaven zodat het niet gebeurt. Dat was de vraag die nog niet beantwoord is.

De voorzitter:

Dank, nu hebt u in totaal eigenlijk toch vier vragen gesteld, met tussendoor een antwoord van de Minister. Dat heeft ze heel vlot richting u willen doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik moet eerlijk bekennen dat ik de laatste vraag niet helemaal goed begrijp.

De heer Van Raan (PvdD):

U bevindt zich in goed gezelschap.

De voorzitter:

Ik geef de heer Van Raan de gelegenheid om die laatste vraag nu nog even heel helder te stellen, zodat die ook in de brief meegenomen kan worden.

De heer Van Raan (PvdD):

Voorzitter, dank, dank, dank. En ook dank voor het geduld van de commissie. Er wordt nu ontgast. Wetgeving kan dit nog niet verbieden, want die bestaat nog niet. Daar is specifieke wetgeving voor nodig. Maar misschien is er andere wetgeving, bijvoorbeeld afvalstoffenwetgeving of natuurwetgeving, te vinden die het mogelijk maakt dat er geen benzeen in de natuur wordt losgelaten. Is er een aangrijpingspunt te vinden, anders dan wat er nog niet is, om direct te gaan handhaven? Ik hoop dat de vraag zo duidelijk is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, nu begrijp ik het. Ik vat uw vraag zo op: kunt u niet ergens een ander haakje vinden om toch al te kunnen handhaven? Ik vrees dat dat er niet zal zijn, want anders hadden we het al wel gedaan. Maar ik wil best nog een keer aan de dienst vragen om nog eens rond te kijken of we niet toch, eventueel op onderdelen, eerder zouden kunnen gaan handhaven.

De voorzitter:

Ik zie een heel blij meneer Van Raan. Ik ga door naar de heer Von Martels.

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

De beantwoording van de Minister is duidelijk, maar ik vroeg me alleen nog af wat de Minister van de Kamer nodig heeft om het proces te versnellen. In de Kamer wordt breed gedeeld dat men zo spoedig mogelijk wil dat er geen ontgassing meer plaatsvindt op de rivieren. Dus wat heeft u nog nodig van de Kamer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Volgens mij spreekt u dit nu heel duidelijk uit. Dat voel ik als een aansporing om dit ook zo snel mogelijk ter hand te nemen. Laten we het nog een keer goed met elkaar bespreken als het wel geagendeerd staat, namelijk bij dat algemeen overleg Maritieme zaken op 6 december. Volgens mij hebben we dan een goed gezamenlijk vertrekpunt.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt de Minister haar betoog.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja, voorzitter. Er zijn heel veel vragen gesteld over het mobiliteitspakket in brede zin. Het loopt al ontzettend lang. Ik kan alle verschillende onderdelen weer langslopen, maar dat is niet heel erg nuttig. Dat hebt u allemaal in onze annotatie kunnen zien. Het is een bestendige inzet van Nederland.

Er werd ook nog gevraagd waarom ik niet aansluit bij de Road Alliance. Een van de redenen is dat wij zo veel mogelijk de handen vrij willen houden voor onze eigen specifieke positie. Wij zijn wel betrokken bij de Road Alliance als toehoorder. Wij horen dus precies wat ze bespreken. Wij zijn het op heel veel vlakken met de leden van de Road Alliance eens, maar soms ook niet helemaal. Het ene land wil hier wat meer in toegeven dan het andere daarin. Wij kiezen ervoor om maximaal de handen vrij te houden – wat u eigenlijk ook van ons vraagt – om de Nederlandse positie maximaal te kunnen verdedigen.

Wat zijn de verwachtingen in het Europees Parlement? Dat blijft altijd afwachten natuurlijk. We weten dat daar een zeer fanatieke, ons wel bekende rapporteur aan de slag is in de persoon van Wim van de Camp, die er ook alles aan doet om beweging in het dossier te krijgen. In hoeverre hij daar succesvol in zal zijn, weet ik niet. Eerlijk gezegd weet ik dat ook niet aan onze kant in de Raad. Het Oostenrijks voorzitterschap is er wel mee aan de slag, maar dat zijn ook een beetje dagkoersen voor wat betreft er op de verschillende onderdelen voorbijkomt. We moeten afwachten wat zij op 3 december zullen gaan presenteren, maar onze inzet hebt u heel duidelijk in de geannoteerde agenda kunnen zien. Daar ga ik me dus ook sterk voor maken.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch een vraag over die Road Alliance. Er is een sterk blok van Europese Landen dat zegt: we moeten echt zorgen dat dit niet gaat leiden tot sociale dumping en tot uitwassen. Op welke punten voelt Nederland zich dan toch niet geneigd om zich daarbij aan te sluiten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat kan ik niet zeggen, want ik weet nu ook nog niet hoe het definitieve voorstel eruitziet. We moeten eerst nog weer een voorstel krijgen van het Oostenrijkse voorzitterschap. Dat wordt dan besproken. Ik weet ook nu niet hoe alle partners in de Road Alliance daar specifiek in zitten. Want ja, zo gaat het natuurlijk wel bij onderhandelingen. Het Oostenrijks voorzitterschap zal proberen een doorbraak te forceren. Dus ze zullen waarschijnlijk

met een dagje eraf hier en een dag erbij daar allerlei dingen gaan proberen. Ik kan niet inschatten of dat voor alle leden van de Road Alliance hetzelfde standpunt gaat opleveren. Wij moeten ons daar dan in gaan begeven. Ik denk dat het nog maar zeer de vraag is of daar resultaat bereikt kan worden. Ik hoor wel bij collega's meer begrip voor onze inzet, bijvoorbeeld rond de slimme tachograaf. Het is toch belachelijk dat het pas in 2034 zou kunnen? Ik heb daar met de collega's over gesproken, van: dat kan toch niet waar zijn? Ik hoop dat op die punten ook een beetje in Nederlandse richting opgeschoven gaat worden, maar dat zullen we toch echt moeten afwachten. Het is jammer, maar het is helaas een proces van hele lange adem.

De voorzitter:

De Minister vervolgt haar betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Misschien nog één punt dat daaraan gerelateerd is en dat door de heer Dijkstra ook is aangekaart: de beveiligde parkeerplaatsen en de cabinerust. De heer Van Dijk vroeg daar ook naar. Misschien is het daar wel aardig om te melden dat we deze week de top hebben gehad met Noordrijn-Westfalen, waar ik met collega Wüst ook dit onderwerp heb besproken. We hebben in het kader van de bestuurlijke overleggen MIRT die we dezer dagen hebben, ook met de Nederlandse regionale overheden gesprekken hierover. Ik hoop u daarover goede berichten te kunnen sturen bij de MIRT-brief, zodat we die bij het notaoverleg MIRT met elkaar kunnen bespreken. Ooit heeft de heer Dijkstra een motie ingediend die stelde dat ik bij de Duitse collega's het probleem zou moeten aankaarten dat de Duitsers op zon- en feestdagen niet rijden, wat ertoe leidt dat bij ons op de vluchtstroken wordt geparkeerd en alle parkeerplaatsen overvol zijn. Ik heb dat aangekaart, ook in Noordrijn-Westfalen. Daar is in die zin positief op gereageerd dat zij ook hun verantwoordelijkheid willen nemen door te kijken wat ze aan hun kant van de grens aan goede parkeervoorzieningen kunnen aanleggen. Ik heb van collega Wüst de verzekering gekregen – ik kan er zelfs al getallen bij noemen – dat Noordrijn-Westfalen ook in het komend jaar nieuwe parkeerplaatsen wil gaan aanleggen. Er zijn er 350 reeds in aanbouw. Daarvoor hebben ze de aanbesteding al gehad. Er staan 550 extra plekken in de planning. Dus ik denk dat het goed nieuws is dat er aan de kant van de oosterburen ook het besef is dat we tot meer parkeerplaatsen moeten komen. Ook al zijn we er nog niet uit met het mobiliteitspakket, ik denk dat iedereen het ermee eens zal zijn dat het altijd aanbeveling verdient om in ieder geval goede voorzieningen te hebben waar het én voor de lading én voor de chauffeur veilig is en waar fatsoenlijke sanitaire voorzieningen zijn. Dat is in ieder geval een goede basis.

De voorzitter:

Derde en laatste vraag voor de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is geen vraag. Ik vind het eigenlijk wel fijn dat de Minister dit meldt naar aanleiding van haar contacten. Ik begrijp ook de vrolijkheid, want het is gewoon een heel mooi resultaat. Daar kunnen we blij mee zijn. Daar kunnen de Duitsers blij mee zijn, omdat ze het ook zelf inzien. Wij zetten onze stappen, maar uiteindelijk moet je het samen met elkaar doen. Ik vind het wel fijn dat het inderdaad gelukt. Compliment. Ik ben er niet zo van om dat in AO's zo te doen, maar ik vind het toch wel gaaf dat het lukt, dat iets wat we met elkaar willen, gewoon voor elkaar komt. Dat vind ik fijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is echt vers van de pers, want we zijn amper terug van dat bezoek. Overigens gaat dat ook nog verder, want we hebben ook afgesproken om gezamenlijk te kijken of we ook in het Europese traject, in het kader van CEF-subsidies, in de toekomst hier samen op door zouden kunnen pakken. De heer Van Aalst heeft gevraagd wie het gaat betalen als de vrachtwagens vervroegd moeten worden afgeschreven. Waarschijnlijk komt dit op de Milieuraad in december aan de orde. Er wordt in ieder geval ook nog een soort dieselgatesessie bijeengeroepen, waar ook Eurocommissaris Bieńkowska bij aan gaat sluiten. We kijken nog of de Staatssecretaris dan wel ik daarbij aanwezig kan zijn, maar volgens mij zitten we dan beiden in het notaoverleg MIRT, bij u. We kunnen maar op één plek tegelijk zijn, maar dan zullen we in ieder geval ervoor zorgen dat wij ambtelijk goed vertegenwoordigd zijn om daarmee aan de slag te gaan. Er wordt in uw Kamer verschillend gedacht over onze inzet, maar dat even in reactie op de heer Van Aalst.

De heer Schonis heeft gevraagd naar de brexit. We zitten uitdrukkelijk met de Nederlandse transportsector om tafel, want met name voor het wegtransport en de luchtvaart zijn er echt aandachtspunten. Zowel door Schiphol als door de haven van Rotterdam, maar ook door de transportsector zelf, wordt er meegekeken. We kijken ook naar het worstcasescenario, de keiharde brexit. Wat als het nou allemaal toch helemaal niet goed komt? Daar hebben we een soort rampenplan voor in de achterzak. In het geval er een deal is die standhoudt, moet die in januari uiteindelijk nog door het Britse parlement worden goedgekeurd. Wij houden onze rampenplannen in de lucht totdat we helemaal zeker weten dat het gevaar is afgewend. We gaan daar ook nog virtuele sessies voor doen in januari met het Havenbedrijf om al die problemen voor te zijn. We hebben natuurlijk al ingezet op meer mensen bij de Douane, bij de Voedsel- en Warenautoriteit, maar we kijken ook naar de mogelijkheden van inkleding op afstand, waar we gelukkig, met een goed en breed digitaal draagvlak in Nederland, misschien nog het een ander in kunnen betekenen. We zijn er dus breed mee bezig om goed voorbereid te zijn.

De voorzitter:

Daarover is nog een vraag van de heer Schonis van D66.

De heer Schonis (D66):

Goed om te horen dat er in ieder geval aandacht voor is en dat er een plan B in de achterzak zit. Ik begreep dat op een aantal andere onderdelen de regering een soort noodpakket aan maatregelen, ook in wetgeving, in voorbereiding heeft, mocht het nodig zijn. Speelt dat ook bij transport en logistieke zaken? Die zouden wij dan, waarschijnlijk na januari, op heel korte termijn moeten behandelen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ja, dat kan altijd. Je kunt bijvoorbeeld denken aan de geldigheid en de erkenning over en weer van rijbewijzen. Dat is meteen al iets. Dat valt nu onder de EU-afspraken. Daar moet je straks wel een oplossing voor hebben. Dat is maar één voorbeeld, maar daar zitten we allemaal bovenop.

De heer Schonis heeft ook nog de vraag gesteld of er een specifieke TENT-T-coördinator is voor het spoor. Er zijn TENT-T-coördinatoren aangewezen door de Europese Commissie, ook voor het spoor. Nederland heeft daar ook steeds achter gestaan en werkt ook positief samen met die coördinatoren. Er is ook wel discussie geweest over de vraag of er een supranationale EU-coördinator zou moeten zijn. Daar heeft Nederland uitdrukkelijk niet voor gekozen vanwege de subsidiariteit. We willen die belangrijke beslissingen over de realisatie van infrastructuurprojecten, ook op het spoor, toch wel in Nederlandse handen laten. Dus daar is in het verleden niet voor gekozen.

Dan is er gevraagd om de Europese koplopers aan te sporen tot die 100% zero emissie in 2030. Vanuit Nederland zijn we zeer actief met die koplopers. Daar is dan weer een andere alliance voor, niet de European Road Alliance maar de Transport Decarbonisation Alliance. De inzet is om wereldwijd tempo te maken met die zero-emissievoertuigen. Vooral de Staatssecretaris is daar heel erg actief mee.

De heer Von Martels heeft gevraagd naar de wensen die Europa op het gebied van verkeersveiligheid op tafel heeft gelegd. Ik denk dat het heel goed is dat Europa lidstaten probeert te ondersteunen daarin. In alle bescheidenheid kunnen we toch wel stellen dat we het in Nederland op heel veel vlakken beter voor elkaar hebben dan een heleboel andere lidstaten. Dat er heel goed wordt gekeken naar kennisverspreiding enzovoort en het delen van best practices onderstrepen we zeer. Wat betreft de invloed direct op onze wegen is de uitbreiding van de TEN-T-wegen naar het hele rijkswegennet geen enkel probleem, want wij voldoende overal aan. U vraagt wat dat betekent voor de provinciale en gemeentelijke wegen. Wij zijn er sowieso niet voor om het daartoe uit te breiden, want we vinden dat niet noodzakelijk en zien daar de toegevoegde waarde ook niet van in. Met het huidige voorstel houden we eraan vast dat het tot het hoofdwegennet gaat. Dat betekent overigens al een verdubbeling van de impact, en dat vinden we prima.

De heer Laçin heeft gevraagd naar het rijbewijs bij de taxibusjes, als ze elektrisch worden. U zegt dat er wel een streven naar meer elektrificering is, maar er is natuurlijk geen verplichting dat taxibusjes elektrisch moeten gaan rijden. We moeten er dus eigenlijk voor zorgen dat we de bijscholing die nodig is om op zo'n elektrisch en dus zwaarder busje te kunnen rijden, in de komende jaren gelijk op kunnen laten lopen met een verdere elektrificering van het taxibusjeswagenvoertuigpark. Maar degenen die nu in een fossielebrandstofbusje rijden kunnen dat gewoon blijven doen. Dus op het moment dat de aanschaf van een elektrisch busje wordt overwogen, moet het rijbewijs daarvoor gehaald worden.

De heer **Laçin** (SP):

Als het geen verplichting is, wat stelt de Europese richtlijn die 1 maart ingaat, dan voor?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De verplichting van het rijbewijs geldt natuurlijk voor die elektrische busjes. Die zijn er ook en dan moet je dus ook aan die eisen voldoen. Heb je nog geen elektrisch busje, dan verandert er niks. Het geldt dus alleen voor de elektrische busjes, omdat die zwaarder worden door die accupakketten. Daardoor kom je in een andere categorie, en dat is voor de verkeersveiligheid natuurlijk belangrijk bij zo'n zwaarder voertuig. Daar hebben we in Brussel voor aan de bel getrokken. We hebben dus wel de uitzondering gekregen voor het goederenvervoer maar vanwege verkeersveiligheidsredenen niet voor het personenvervoer. Voorzitter. Hiermee denk ik heel veel vragen te hebben beantwoord.

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft nog een interruptie over en hij heeft een vraag die nog niet beantwoord is.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zal mijn interruptie nu niet gebruiken, maar op mijn vraag over Ryanair heb ik nog geen antwoord gekregen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat betreft de sociale dimensie. Ik heb u al eerder daarover gemeld dat we het onderzoek van Europa nog afwachten. Dat is destijds door toenmalig Staatssecretaris Dijkema in gang gezet. Dat verwachten we over niet al te

lange tijd. We zijn ook pas aangesloten bij de Declaration on a social agenda. Ik heb begrepen dat er inmiddels ook een antwoord is gekomen van Ryanair op onze brief van de Minister van SZW. Ik weet niet of u die via de commissie SZW al hebt ontvangen. Ik kan in ieder geval melden dat ik zelf een gesprek heb gehad met de tweede man van Ryanair bij mij op het kantoor. Daar heb ik de punten ook onder de aandacht gebracht en gezegd: we moeten een op feiten gebaseerde discussie voeren. Dus als Ryanair zegt dat dingen anders in elkaar zitten dan wil ik dat graag ook zwart-op-wit zien. Ik heb begrepen dat ze ook gaan participeren aan de hoorzitting die u binnenkort organiseert. Niet? Hebben ze zich afgemeld? Dat is dan jammer, want ik had ze uitdrukkelijk aangeraden om dat toch vooral wel te doen. Ik heb gezegd: als u zegt dat het anders in elkaar zit, dan kunt u dat daar mooi toelichten. Die poging heb ik in ieder geval gedaan. Meer kan ik er op dit moment ook niet van zeggen. Maar ik zal navragen of het antwoord in de richting van Sociale Zaken misschien al bij die commissie is binnengekomen en of u daar dan ook een afschrift van kunt krijgen.

De voorzitter:

De heer Laçin voor z'n derde en laatste vraag.

De heer Laçin (SP):

Ze hebben dus nee gezegd en doen niet mee aan de hoorzitting van volgende week woensdag. Los daarvan hebben ze ook een brief meege-stuurd waarin ze alles ontkennen: ze zeggen een voorbeeldig bedrijf te zijn dat alles volgens de regels doet. Lees die brief ook, zou ik de Minister willen aanraden. Het is echt stuitend. Deze Minister heeft met een aantal andere landen in de Declaration on a social agenda uitspraken gedaan over bijvoorbeeld pay to fly. Nu is er een onderzoek dat we hopelijk binnenkort ontvangen. Er is een reactie naar SZW gegaan, die we ook heel graag ontvangen. Gaat de Minister op de komende Transportraad samen met de landen die zich er ook voor hebben uitgesproken om bepaalde constructies aan te pakken, die uitspraak kracht bijzetten en een volgende stap bespreken? Daar gaat het mij om. Ik kan ook over nationale dingen gaan beginnen, maar dat ga ik nu niet doen. Maar de vraag is wat deze Minister de komende Transportraad gaat doen om de uitspraken van de vorige keer kracht bij te zetten en een volgende stap te zetten.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we daar eerst overleg over moeten hebben met die landen. Wij hebben natuurlijk ook voortdurend overleg over van alles en nog wat. Ik denk dat het inderdaad goed is dat ik bij die andere landen even aan de bel trek met de vraag: wat zou een volgende stap kunnen zijn? Hoe gaan we verder na deze declaration? Dat zal ik graag bij hen ook aankaartten.

De voorzitter:

Dan had de heer Van Dijk van de PvdA nog een vraag.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik ga nog even terug naar het mobiliteitspakket, dat inderdaad een belangrijk pakket wordt. Ik gaf in mijn inbreng aan dat detachering vanaf dag één en het behoud van onze rust- en rijtijden echt een voorwaarde is. Dat is voor ons een ondergrens. Ik begrijp dat Europa dealen en wheelen is, maar wat ons betreft kan je hierin ook niets weggeven. Hoe zit de Minister daarin?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan alleen maar herhalen dat onze inzet heel duidelijk in de geannoteerde agenda staat. Als je op voorhand zegt dat je nergens op geen enkel onderdeel wil bewegen, dan zal het ook nooit iets worden. Maar ik hoor

heel duidelijk de opdracht van de Kamer. Die is ook verwoord in onze inzet in de geannoteerde agenda. Daar gaan we gewoon proberen het maximale van te realiseren. Meer kan ik daar ook niet van zeggen op dit moment, want ik weet ook niet wat ik uiteindelijk voorgesteld ga krijgen.

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

Het is natuurlijk moeilijk dat je het niet precies weet. Dat voorstel zal dan een paar compromissen bevatten. Daar zal een afweging in moeten worden gemaakt. Trekken we daar dan samen in op in die alliantie? Ik ben even zoekende; het zou ook best kunnen dat het gewoon niet doorgaat. Volgens mij gaat het voorzitterschap naar Bulgarije. Dan zal het helemaal ingewikkeld worden, dus het is nu of nooit, in ieder geval voor de korte termijn. Is er ook een moment dat Nederland zegt: dit is echt de ondergrens?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zou natuurlijk heel goed kunnen. Ik denk dat u gelijk heeft dat de kans dat we eruit komen onder het Oostenrijks voorzitterschap groter is dan daarna. Al ware het ook al ingewikkeld omdat we weer Europese verkiezingen krijgen. Dan komt alles in vertraging, want dan krijg je weer een nieuw Europees Parlement met misschien weer een nieuwe positie en nieuwe rapporteurs. We weten in ieder geval dat Wim van de Camp niet meer terugkomt. Dan schiet het allemaal weg in de tijd voordat je weer nieuwe Eurocommissarissen hebt. We zullen een uiterste poging wagen. Ik moet eerlijk bekennen dat ik niet superoptimistisch ben dat we eruit komen, maar we gaan het wel proberen.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan de tweede termijn van de Kamer. Daarin hebben de leden één minuut en één interruptie op elkaar. Ik geef graag het woord aan de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Voorzitter. Ik dank de Minister voor haar goede humeur en haar goede antwoorden. Ik heb op dit moment geen vragen.
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Dijkstra, VVD.

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

Nee. Ook van harte bedankt.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. De heer Van Dijk, PvdA.

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

Ik heb nog een laatste punt. Dat was ook het laatste punt bij mijn eerste inbreng. Kan de Minister nog even antwoorden op mijn vraag over die chauffeursattesten?
Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Schonis, D66.

De heer **Schonis** (D66):

In het kader van de feeststemming: dank voor de antwoorden. Ik heb geen verdere vragen.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst, PVV.

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

Voorzitter. Ik ga er niet meer woorden aan vuil maken. Ik denk dat we het vandaag niet eens gaan worden over de regels vanuit Europa, op een later tijdstip waarschijnlijk ook niet, maar dan ga ik weer beter mijn best doen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

De heer Von Martels, CDA.

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

Dank u wel. Ik hoop dat het goede humeur van de Minister te danken is aan de voortvarende gesprekken tijdens het BO MIRT. Of is dat te danken aan de parkeerplaats in Noordrijn-Westfalen, waar we trouwens heel erg blij mee zijn?

Ik had voor de tweede termijn nog een inbreng over de brexit, maar mijn vragen zijn voldoende beantwoord. Ik ben blij dat het rampenplan in ieder geval nog in de lucht hangt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb eerst een procedurele vraag. Klopt het dat er een VAO is aangevraagd in de eerste termijn? Perfect.

Ik heb twee opmerkingen. De eerste gaat over het eerste mobiliteitspakket. De Minister spreekt uit dat ze geen ondergrens wil benoemen. Dat is gebruikelijk bij onderhandelingen, maar ik denk dat het signaal vanuit de Kamer dat we pal willen staan voor een akkoord dat geen race to the bottom bewerkstelligt, heel belangrijk is. Daar maak ik mij nog steeds zorgen over.

Dan EU ETS. Ik zie uit naar de brief. Ik hoop dat daarin met name scherp wordt benoemd dat Europa juridisch echt verankerd houdt om zelf duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen op te stellen en om EU ETS voor in- en uitgaand verkeer naar Europa en binnen Europa te kunnen handhaven.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik heb twee punten waar ik in eerste termijn ook op ben ingegaan. Ik hoor heel graag van de Minister welke gesprekken zij voert met de andere lidstaten over Ryanair en welke stappen echt genomen gaan worden. Op welke manier de Minister ons gaat informeren laat ik aan haar over. Ik hoop wel dat er wat stappen worden gemaakt, want zowel Europees als nationaal is er nog veel te doen om de race naar beneden in de luchtvaart te stoppen.

Ten tweede het doelgroepenvervoer. Ik ben blij om te horen dat de richtlijn voor 1 maart niet per se een verplichting is, maar dat juist de busjes die nu al rijden tot verandering worden aangezet. Maar ik denk dat het op termijn in het kader van verduurzaming tot problemen kan leiden. Daarom zou ik de Minister willen vragen om ook met de sector te kijken welke problemen er op termijn ontstaan, ook met de afschaffing van de bpm, waardoor het toch duurder gaat worden. Als zij daar gesprekken over gaat voeren, wil zij ons dan ook informeren over de mogelijke gevaren die op de loer liggen?

Tot slot. Ik kan me heel erg aansluiten bij de punten van mevrouw Kröger over het eerste mobiliteitspakket. Liever geen akkoord dan een slecht

akkoord. We moeten inzetten op goede arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs. Onze verkeersveiligheid moet toch prioriteit krijgen. En we moeten niet gaan voor een compromis met de Oost-Europese landen, die toch veel lager inzetten op dit punt.
Dank u wel.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Voorzitter, dank u wel. Om maar meteen met dat laatste punt te beginnen: «beter geen deal dan een slechte deal» is natuurlijk makkelijk gezegd, maar de invulling daarvan zal moeten blijken. Mijn inzet is dat we geen sociale dumping willen. Wij willen gewoon echt een goed afgewogen eindresultaat. De inzet daarvoor is bekend. We gaan zien hoever we kunnen komen. Als het er echt niet goed uitziet, dan gaan we daar ook niet mee instemmen.

De heer Van Dijk had het over de chauffeursattesten. U had daar ook signalen over afgegeven. We hebben nog niet kunnen verifiëren of dat ook echt aan de hand is. Ik heb het gesprek met mijn collega Wüst in Noordrijn-Westfalen aangegrepen om te vragen of zij daar iets van herkenden. Ik heb daar wel signalen gekregen dat zij zich zorgen maken over groepen mensen die vanuit andere delen van de wereld worden gecontracteerd en eigenlijk geen enkele andere woonplek krijgen dan de vrachtwagencabine. Ik wil daar graag met onze oosterburen samen in optrekken. Ik wil ook in Europees verband kijken wat de signalen zijn. En bij onze eigen ILT heb ik de vraag uitstaan om hier bij haar controles in het bijzonder op te letten. Als daar iets uitkomt en ik iets meer weet, dan informeer ik u daar uiteraard graag over.

Voorzitter, dat waren denk ik alle vragen.

De voorzitter:

Dat denk ik ook. Daarmee komen we aan het eind van deze commissievergadering. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan. Ik zie dat er ook nog een vraag is van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Meer een punt. Ik zie in het schema staan dat we om 17.10 uur het VAO hebben. Dat is zo meteen, maar ik had begrepen dat de brief van de Minister pas maandag komt. Even voor de helderheid, we zitten dus strakjes weer bij elkaar. Komt er een brief op maandag, dan kijken we waarschijnlijk dinsdag of die moties nodig zijn. Is dat de strekking van de boodschap? Oké.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Kan het VAO echt niet volgende week?

De voorzitter:

Zo is het op dit moment gewisseld. Vanuit de plenaire Griffie is altijd het voorstel dat we op dinsdag stemmen. Dan zou je dus een VAO dinsdag voor de stemmingen moeten hebben. Dat is een beetje ongebruikelijk. Ik denk dat we nog even aan de Griffie plenair gaan vragen of er andere mogelijkheden zijn, want het is om 17.10 uur. Dus we hebben nog een uur te gaan. Ondertussen bent u natuurlijk met elkaar in debat. Laten we het proberen. Misschien zijn er nog alternatieven, maar bereidt u voor op het indienen van moties om ze later eventueel weer in te trekken. Dat zou mijn suggestie zijn.

Dan kom ik toe aan de toezeggingen. Mag ik nog even uw aandacht? Als de toezeggingen niet kloppen of ik ze drie keer moeten voorlezen, dan vind ik dat niet zo effectief.

- De Minister zal de Kamer uiterlijk begin volgende week, het liefst maandag, informeren over de inzet ten aanzien van CORSIA en het behoud van de rechtspositie van de EU en Nederland.
- De Kamer zal voor het AO Maritieme zaken worden geïnformeerd over het tijdpad waarin het ontgassingsverbod zal worden geïmplementeerd.

Daarover is er een vraag van de heer Van Raan.

De heer **Van Raan** (PvdD):

Klopt. Met daarin ook die informatie over wat we nu weten, bijvoorbeeld hoe vaak er in Gelderland ontgast wordt.

De **voorzitter**:

Daar zou de Minister volgens mij inderdaad nog naar kijken. Dat wordt eraan toegevoegd. Ik stel ook vast dat de heer Van Raan een VAO heeft aangevraagd en dat dat inmiddels is ingepland.

Ik dank alle leden voor de vragen en de Minister voor de beantwoording. Ik wens iedereen nog een gezegende dag.

Sluiting 16.00 uur.