

Klink

Minister **Klink**: Dat was mijn opmerking ook niet. Mijn opmerking was dat 16% van de horecagelegenheden een rookruimte heeft. Daaruit kan ik concluderen dat dit ook vaak zal opgaan voor de horecagelegenheden die een grotere ruimte ter beschikking hebben. Uit het feit dat zij geen rookruimte hebben ingericht, kun je één ding afleiden, namelijk dat op dat punt in elk geval geen concurrentievoordeel kan ontstaan ten opzichte van de kleine horecaondernemers. Dit geldt althans voor die gelegenheden die geen rookruimte hebben ingericht.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de moties zal aanstaande donderdag worden gestemd.

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 17.30 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 30 september 2008 over **de Transportraad**.

De heer **De Krom** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik heb een tweetal moties die ik bij dezen indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rendementen in het beroepsgoederenvervoer op de weg zwaar onder druk staan;

overwegende dat het beleid van de Europese Commissie en de Nederlandse regering moet zijn gericht op het optimaliseren van de logistieke ketens, de infrastructuur in Europa en verbetering van de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector;

overwegende dat het EC-voorstel voor een richtlijn ter wijziging van Richtlijn 1999/62/EC inzake "het in rekening brengen van gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware voertuigen" leidt tot kostenverhogingen voor het beroepsgoederenvervoer over de weg terwijl de andere modaliteiten voorlopig buiten schot blijven;

overwegende dat internalisering van externe kosten geen doel op zich mag zijn maar een Europees kader wél van belang kan zijn om lidstaten aan banden te leggen om de introductie van allerlei ad-hocmaatregelen te voorkomen waardoor de interne markt niet nóg verder onder druk komt te staan;

verzoekt de regering, niet in te stemmen met internalisering van externe kosten voor zover dit leidt tot extra kosten voor de transportsector en voor zover dit uitgaat boven de doelstelling van harmonisatie van nationale

heffingssystemen en bevordering van de interne markt,

verzoekt de regering, zich in te zetten voor gelijke behandeling van alle transportmodaliteiten, bronbeleid en volledige cabotagevrijheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom en Van Heugten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 184 (21501-33).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering overweegt, binnen afzienbare termijn Geluids Productie Plafonds (GPP's) in te voeren op het spoor;

overwegende dat dit op grond van Europese regelgeving (voorlopig) niet is vereist;

overwegende dat de regering herhaaldelijk in moties is verzocht, niet vooruit te lopen op Europese regelgeving c.q. geen "kop" op Europese regels te zetten;

overwegende dat eerst ingezet moet worden op effectief bronbeleid, zoals de ombouw van remblokken;

overwegende dat die ombouw moet plaatsvinden met een realistisch tijdpad en op basis van acceptabele kosten, waarbij in ontwikkeling zijnde alternatieve remblokken zo snel mogelijk moeten worden vrijgegeven;

overwegende dat de invoering van GPP's voordat maatregelen in het kader van bronbeleid zijn geëffectueerd, tot onvoorziene en ongewenste effecten kan leiden, zoals ongewenste beperking van de capaciteit op het spoor;

overwegende dat het beleid van de regering en de Europese Commissie nu juist is om de capaciteit op het spoor te vergroten en het vervoer per spoor te stimuleren;

verzoekt de regering:

- geen geluidsmaatregelen op het spoor te nemen bovenop, c.q. afwijkend van c.q. vooruitlopend op dwingend Europees geluidsbeleid;
- het nemen van geluidmaatregelen integraal mee te laten lopen met het Programma Hoogfrequent Spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 185 (21501-33).



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda



Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Mijn eerste motie is meer een soort verslag van datgene wat wij naar mijn idee hebben afgesproken bij het algemeen overleg. Aangezien de verslaglegging nog niet gereed was en bij de toezeggingen ook niet stond dat de minister gegarandeerd had dat datgene wat wij nu gaan afspreken over internalisering van externe kosten, niet in strijd is met de manier waarop wij nu denken de kilometerheffing vorm te gaan geven, heb ik toch gemeend met een motie hierover te moeten komen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gewenst is, in Europa overeenstemming te hebben over de methodiek van doorberekening van externe kosten;

overwegende dat lidstaten zelf de mogelijkheid zouden moeten hebben om te kiezen hoe zij de externe kosten verdisconteren;

overwegende dat bij de verdiscontering niet bij voorbaat alle andere modaliteiten mogen worden uitgesloten;

overwegende dat er nog geen concrete methodologie is ontwikkeld voor een CO₂-heffing en dat congestie ook op basis van plaats en tijd belast moet kunnen worden;

vraagt de minister, tijdens de Transportraad uit te spreken dat ook voor andere modaliteiten de externe kosten moeten kunnen worden geïnternaliseerd;

verzoekt de minister, in de Transportraad uit te spreken dat ook heffing naar tijd en plaats mogelijk moet zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 186 (21501-33).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Een overweging in de motie van mevrouw Roefs is dat er nog geen concrete methodologie is ontwikkeld voor een CO₂-heffing, die vervolgens niet terugkomt in het dictum. Zijn de fracties van de Partij van de Arbeid en van GroenLinks het niet met elkaar eens dat de optie om de CO₂-heffing te verdisconteren als onderdeel van de externe kosten juist voluit op tafel moet blijven liggen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Door in het dictum heel breed aan de minister te verzoeken om uit te spreken dat heffing naar tijd en plaats mogelijk moet zijn, zeggen wij dat wij het uiteindelijk via CO₂ zouden moeten kunnen doen, als het op geen enkele andere manier kan. Wij houden dat zo ver mogelijk open. Het staat er nog niet, maar wij geven aan wat de minister in de Transportraad open moet kunnen houden. Dat is het belangrijkste in het verhaal.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zo lees ik de motie niet en dat baart mij zorgen. Ik zou denken dat wij vandaag de minister de politieke opdracht moeten meegeven om er in de Transportraad voor te pleiten dat CO₂ niet wordt geregeld via het ETS, waar de oliemaatschappijen in de toekomst ooit onder komen te vallen, maar dat CO₂ een grondslag moet zijn voor differentiatie en voor een nieuwe kilometerheffing in Nederland en dus als externe kosten moet worden meegenomen door Nederland. Dat moet Europees afgetimmerd worden, maar dat staat niet in de motie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, dat klopt, het staat niet op die manier in de motie. Wij hebben de minister verzocht om bij de Transportraad ter sprake te brengen dat dit zo breed mogelijk moet zijn. Over veertien dagen hebben wij weer een AO. Dan wil ik graag van de minister horen hoe het bij de Transportraad is gegaan. Er worden nog geen beslissingen genomen. In de overweging laten wij de minister heel duidelijk weten dat wij het betreuren dat de CO₂-heffing er vooralsnog niet in staat.

De heer **Roemer** (SP): Even voor de helderheid, met die laatste opmerking zegt mevrouw Roefs dat de minister de motie zo moet lezen dat hij die boodschap wel degelijk mee moet nemen en dat de fractie van de Partij van de Arbeid de CO₂-component erg belangrijk vindt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij willen tijd en plaats verdisconteren in de kilometerheffing. Tot nu toe zeggen wij ook steeds dat CO₂ een mogelijkheid is om dat te doen. Als het aan ons ligt, wordt deze niet buitengesloten.

Ik heb nog een motie over bewegwijzering van vrachtoparkeerplaatsen, waarover wij het in de commissie vaker hebben gehad. Ik wil graag weten hoe de minister ervoor zorgt dat gemeenten meewerken aan het realiseren van vrachtwagenparkeerplaatsen. Hierover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering zowel het aantal als de veiligheid van parkeerplaatsen voor vrachtwagens aan of in de nabijheid van het hoofdwegennet wil vergroten;

overwegende dat daarbij particuliere initiatieven, onder meer via het zogenaamde Duitse Autohof-concept of vergelijkbare concepten, gewenst zijn;

overwegende dat voor het welslagen daarvan adequate bewegwijzering op en vanaf het snelwegennet essentieel is;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat de vrachtauto-parkeerplaatsen als zodanig in de bewegwijzering worden opgenomen en zo nodig de CROW-richtlijn bewegwijzering daarop wordt aangepast,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Van Heugten en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 187 (21501-33).

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ter ondersteuning van de laatste vraag van mevrouw Roefs kan ik meegeven aan de minister dat wij voorbeelden hebben dat in Weert en Ede-Wageningen particuliere initiatieven voor het maken van nieuwe beveiligde parkeerplaatsen maar niet van de grond willen komen vanwege de moeilijke medewerking van de gemeenten.

Ik heb een motie over de handhaving van de rij- en rusttijden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de huidige regeling voor rij- en rusttijden voor chauffeurs in het beroepsgoederenvervoer aanvullend is aan de Arbeidstijdenwetgeving met het primaire doel de verkeersveiligheid te dienen;

overwegende dat, indien chauffeurs zich willen beroepen op afwijkingen van de toegestane maximale rijtijden (bijvoorbeeld vanwege files of het vinden van een geschikte parkeerplaats), er in de praktijk een vrijwel onmogelijke bewijslast bij de chauffeur ligt, waardoor van de toegestane flexibiliteit nauwelijks gebruik kan worden gemaakt;

overwegende dat onvoldoende flexibiliteit in de rij- en rusttijdenregelingen tot veel stress bij chauffeurs leidt, die de verkeersveiligheid juist nadelig beïnvloedt;

overwegende dat met de komst van de digitale tachograaf bij controles onderweg de controletermijn is vergroot van 7 naar 28 dagen;

overwegende dat het vergroten van die termijn niet relevant is voor de toestand van de chauffeur op het moment van aanhouding in relatie tot de verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, alles in het werk te stellen dat in internationaal verband en in samenspraak met de transportsector de rij- en rusttijdenregeling wordt aangepast waardoor meer flexibiliteit wordt ingebouwd, en voorts dat wordt afgesproken dat bij controles van vrachtwagens onderweg op de rij- en rusttijdenregeling de controletermijn weer wordt gereduceerd van 28 naar 7 dagen en alleen wordt beboet voor overtredingen die relevant zijn voor de verkeersveiligheid op het moment van aanhouding, en voorts dat de bewijslast voor het mogen overschrijden van de maximaal toegestane rijtijd wordt vereenvoudigd of gestandaardiseerd naar een voor chauffeurs goed toepasbare vorm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heugten, De Krom en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 188 (21501-33).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Het interruptie-debatje van zojuist met mevrouw Roefs gaf al aan dat wij heel precies moeten zijn met de besluitvorming over het Eurovignet dat eraan zit te komen. Kunnen wij straks inderdaad nog een echt goede kilometerheffing introduceren, gevarieerd naar tijd en plaats, waarbij ook de CO₂-uitstoot van vrachtwagens en auto's onderdeel gaat uitmaken van de heffing? Met andere woorden: kunnen wij alle externe kosten volledig in die heffing betrekken? Dat is het ideaal van GroenLinks. Europa moet dat mogelijk blijven maken. Om dat te borgen en om er zeker van te zijn dat de minister straks in de Transportraad het goede zegt, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de herziening van de Eurovignet-richtlijn de externe kosten die mogen worden doorberekend, gelimiteerd zijn;

voorst constaterende dat zowel in de huidige als in de door de Europese Commissie voorgestelde herziene Eurovignet-richtlijn de hoogte van de kilometerheffing voor het vrachtverkeer te gelimiteerd is;

overwegende dat het gewenst is, in Europa overeenstemming over de methodiek van doorberekening van externe kosten te bereiken, hetgeen niet hoeft te

Vendrik

betekenen dat de reikwijdte in elk land hetzelfde zou moeten zijn;

voorts overwegende dat lidstaten zelf de keuze zouden moeten hebben, gelet op de verschillen in omstandigheden, welke externe kosten in de kilometerheffing verdisconteerd zouden moeten worden en zelf de hoogte van het tarief zouden moeten kunnen bepalen;

draagt de minister op, zich in de Transportraad uit te spreken voor vrijheid van lidstaten om zelf te bepalen welke externe kosten in de kilometerheffing kunnen worden opgenomen en zelf de hoogte van het tarief voor het vrachtverkeer te kunnen vaststellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 189 (21501-33).

De heer **Van Heugten** (CDA): Als je zoveel vrijheden overlaat, wat heb je dan eigenlijk nog wel geregeld in de richtlijn?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Je hebt in ieder geval geregeld dat je dezelfde methodiek hanteert: op welke wijze moeten, als je daar nationaal toe besluit, externe kosten doorberekend worden in de variabele prijs die bijvoorbeeld wordt neergelegd bij het vrachtvervoer? Ik ben op dit punt een erg groot voorstander van Europese samenwerking, maar dan moeten de externe kosten wel zoveel mogelijk worden doorberekend. Daar moet het dus naartoe, maar ik constateer dat de Europese samenwerking er op dit punt alleen toe leidt dat wij straks met een hopeloos inefficiënte kilometerheffing opgezadeld zitten en dat wij met het hele avontuur van variabilisering van de lasten van mobiliteit terug zijn bij af en kostbare jaren hebben verloren omdat Europa ons op een verkeerd moment, op de verkeerde plaats en op de verkeerde tijd in de weg zit. Dat moeten wij dus niet doen. Vandaar deze motie ter krachtige correctie van wat de Europese Commissie van plan is en ook ter aansporing van de minister. Wij gaan ervan uit dat hij het met ons eens is, maar dat moet je altijd zeker weten. Vandaar dit debatje.

Voorzitter: Ten Hoopen

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP dient dit keer geen moties in. Ik geef de minister wel drie belangrijke dingen mee voor de Transportraad. Aan de hand van die drie zaken beoordelen wij ook de ingediende moties.

De drie dingen die voor de SP van wezenlijk belang zijn voor de Transportraad en het Europees overleg zijn de volgende. Het gaat om het CO₂ in het Eurovignet. Het is een gemiste kans als wij dat onderdeel er niet in verwerken. Ik hoop dat de minister wil toezeggen hiervoor serieus te pleiten. Het is een gemiste kans als wij dat er volledig uithalen.

Mevrouw Roefs heeft een motie ingediend over de vrachtwagenparkeerplaatsen, met name de veilige. Afgelopen vrijdag was ik onderweg. Ik zag bij verschil-

lende parkeerplaatsen de vrachtwagens tot ver buiten de parkeerplaatsen op de vluchtstroken langs de snelwegen staan. Dat is erg onplezierig voor de vrachtwagenchauffeurs en bovendien heel onveilig voor het verkeer. Dit moeten wij niet accepteren. Het moet een heel hoge prioriteit voor de minister zijn om voor voldoende veilige parkeerplaatsen te zorgen. Het gaat om de veiligheid en om de vrachtwagenchauffeurs, die op een fatsoenlijke plek moeten kunnen rusten.

Mijn laatste punt is flexibiliteit van de Rijtijdenwet en de Arbeidstijdenwet. Ik ben de eerste die de minister steunt wat betreft verkeersveiligheid. Misstanden moeten hard worden aangepakt. Als wij dat echt volgens de regels doen, zorgen wij er echter voor dat een trucker niet kan doorgaan omdat mensen denken dat een uurtje met een gehandicapte in konvooi rijden onder het kopje werktijden valt. Dit is echter juist nieuwe energie voor de mensen. Ook wordt voorkomen dat vrachtwagenchauffeurs vanwege files net niet bij een veilige parkeerplaats kunnen komen. Ik pleit voor een stukje flexibiliteit in de regelgeving, zonder geweld te doen aan de verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering enkele ogenblikken. De minister moet namelijk een reactie voorbereiden op zes moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik spreek om te beginnen mijn waardering uit voor de belangstelling van de Tweede Kamer voor de Europese transportagenda. Dit smaakt naar meer. Mijn staf constateerde al dat het zelden of nooit voorkomt dat er zo veel belangstelling is voor een Transportraad in een VAO. Dat is prima.

Dit is niet alleen prima omdat Europa zo belangrijk is voor de transportsector, maar ook omdat het Nederlandse wegvervoer het op dit moment erg moeilijk heeft. De rendementen zijn in de eerste helft van dit jaar snel minder geworden en de vooruitzichten voor heel 2008 zijn niet rooskleurig. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door de economische teruggang en de grote onzekerheid in de huidige economische situatie en voor een ander deel door de toegenomen concurrentie uit nieuwe lidstaten.

Daarom is het belangrijk, ervoor te zorgen dat de sector met zo min mogelijk onnodige belemmeringen, administratieve lasten en andere kosten wordt geconfronteerd. Ik ben bereid om daarvan stevig werk te maken. Daarom heb ik in overleg met de sector een proces in gang gezet – ik verwijs naar de commissie-Noordzij – dat de komende maanden kansrijke oplossingsrichtingen moet opleveren.

In die geest kijk ik naar de motie die de heer De Krom over het wegvervoer heeft ingediend. Ik voeg hieraan wel toe dat je in de Europese besluitvorming altijd oog moet hebben voor het moment, de aard en de manier van de besluitvorming.

Ik heb al gezegd dat wij in principe voorstander zijn van internalisering. Ik acht het wel van belang dat dit op een eerlijke, evenwichtige en effectieve manier gebeurt. Dit zal onze inzet zijn bij de onderhandelingen in Brussel. Zo zijn wij bijvoorbeeld geen voorstander van een congestiecomponent in de richtlijn, te meer daar deze

ook niet geldt voor bijvoorbeeld personenauto's. Ook ben ik van mening dat het niet zo kan zijn dat alleen voor het wegverkeer de externe kosten worden geïnternaliseerd. Ook voor andere modaliteiten dienen passende oplossingen te worden gevonden.

Als je op je laat inwerken – en ik heb dat nog eens gedaan toen ik de motie las – hoe de discussie in Europa verloopt en hoe moeilijk die is, dan riskeer je dat je buiten de discussie wordt geplaatst als je er voorafgaand al afstand van neemt doordat er hoe dan ook een bepaalde uitkomst zou moeten komen en niet anders.

Uitgaande van het belang dat wij in het hart van die discussie staan opdat wij er zo veel mogelijk invloed op kunnen uitoefenen, zal ik een aantal onderdelen van de motie behandelen. In de eerste plaats het bronbeleid. Dit is een van de belangrijkste, zo niet de allerbelangrijkste pijler van het duurzame Europese vervoerbeleid. Het kabinet is vooralsnog niet voornemens om externe kosten in rekening te brengen. Ik heb in dit verband al eerder gezegd dat voor de heffing die in het kader van de kilometerprijs zal worden opgelegd, het uitgangspunt is dat er een omzetting plaatsvindt van de bestaande autobelasting, ook voor vracht. In dit verband heb ik ook verwezen naar het dieselakkoord, als ik het zo mag noemen.

Cabotage is een volgend onderwerp dat wordt genoemd. Mede dankzij de inzet van Nederland – en wij hebben daarover vaak met elkaar gepraat – zijn de Europese afspraken voor cabotage enigszins verruimd. Dit is goed voor de economie, voor de sector en – ik zeg dit in de richting van de heer Vendrik – voor het milieu, want het voorkomt lege retourritten van bijvoorbeeld Spanje naar Nederland. Er ligt nu een politiek akkoord voor het totale wegvervoerakkoord met een evaluatie op het vlak van cabotage in 2013. Zoals het er nu uitziet was dit pakket – gelet op het Europese krachtenveld – het maximaal haalbare. Het is weinig effectief om ons daarvan nu af te keren. Wij zullen juist op basis van dit winstpunt dat wij hebben behaald, ons richting evaluatie maximaal moeten positioneren om door te pakken en ook samen met de sector zelf de argumenten in beeld te brengen. Het moet duidelijk zijn dat dit niet mag leiden tot perverse effecten als vuile auto's uit het buitenland die het milieu in andere landen verzieken, om maar eens wat te noemen. Wij moeten duidelijk maken dat het juist helemaal past binnen de Europese esprit om die concurrentie maximaal toe te laten.

Wij blijven er wel voor knokken. Wellicht valt er immers in de onderhandelingen met het Europees Parlement nog winst te boeken. Dat heeft immers voorgesteld, mede dankzij de inzet van Nederlandse Europarlementariërs, een harde datum voor de volledige opening van de cabotagemarkt vast te stellen. Daarbij is 1 januari 2014 genoemd. De vraag is of dit amendement standhoudt in de tweede lezing. Het lijkt mij echter duidelijk dat dit amendement goed zou aansluiten bij de lijn die Nederland in de Transportraad heeft ingezet. Die lijn zal van ons grote steun krijgen.

Wij hebben de éénretourcabotage binnengehaald, maar bij verdere verruiming moeten wij ons focussen op de evaluatie omdat tussentijds nog verder schipperen niet realistisch is. Wij kunnen ons beter sterk positioneren in het hart van de discussie rond de evaluatie. Het verzoek in de motie-De Krom/Van Heugten om in te zetten op bronbeleid, beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid.

Ten aanzien van de Europese regels op het gebied van cabotage, hebben wij ons maximaal ingespannen. Wij hebben op dit punt in de discussie, tussen nu en de evaluatie, echt het maximale bereikt. Wij zullen nog wel proberen om het amendement van het Europees Parlement inzake een volledige openstelling daar waar mogelijk krachtig te ondersteunen. Het kan echter contraproductief zijn en het is ook niet realistisch te denken dat wij Europa nog verder kunnen bewegen voor de evaluatie. Dat zal ons eerder tot een outsider maken in de discussie. Wij moeten ervoor zorgen dat wij bij de evaluatie kunnen doorpakken. Als ik de motie zo kan uitleggen dat die drive richting cabotage op deze realistische manier kan worden geïnterpreteerd, beschouw ik ook dit onderdeel ervan als ondersteuning van mijn beleid.

De heer **De Krom** (VVD): De minister zegt dat hij het tweede deel van het dictum kan onderschrijven, als ik hem goed begrijp. Hij zegt wel dat volledige cabotagevrijheid op dit moment niet realistisch is en dat er al iets is binnengehaald. Hij wijst dat deel van de motie echter niet af. Begrijp ik goed dat hij zegt dat hij met het eerste deel van het dictum niet uit de voeten kan?

Minister **Eurlings**: Dat hebt u mij nog niet horen zeggen, mijnheer De Krom. Het lijkt alsof u hoogbegaafd bent, want het lijkt alsof u mijn gedachten kunt lezen. Ik was net bij het eerste deel van die zin aangeland, maar u was mij voor. Het gaat om de herziening van de Eurovignetregeling. Ik heb in het algemeen overleg omstandig betoogd dat deze juist is bedoeld om een Europees harmoniserend kader te scheppen voor internalisering van externe kosten voor het goederenvervoer over de weg. Het voorstel van de Commissie bevat daarbij ook een maximaal heffingsplafond. Ik heb in dit kader Karinthië al genoemd en Kärnten, die met de meest gekke voorstellen zijn gekomen, wat grote onrust veroorzaakte.

Wij hebben er in Brussel steeds op aangedrongen dat de invoering op een eerlijke en evenwichtige wijze dient te geschieden, ook als het andere modaliteiten betreft. Er zou kunnen worden gezegd dat er niets nieuws onder de zon is en dat deze motie een krachtige ondersteuning is. Er zijn echter twee punten. Het eerste is dat wij nog midden in deze onderhandeling zitten. Er zijn dus nog momenten waarop er een conceptvoorstel moet komen. Wij moeten dan kunnen manoeuvreren, want anders staan wij heel snel aan de zijlijn.

Er is nog een tweede punt. In de tekst van de motie staat "verzoekt de regering, niet in te stemmen met internalisering van externe kosten voor zover die uitgaan boven harmonisatie van nationale heffingssystemen". Wat betekent dat dan? Moeten wij het plan-Kärnten als een soort maximum nemen? Of nemen wij de Maut in Duitsland als maximum voor een nationaal heffingssysteem en, zo ja, nemen wij de oude Maut of de toekomstige Maut waar nu in Duitsland wordt gediscussieerd? Het is gemakkelijk gezegd, maar het is heel lastig om te bepalen wat het plafond is uitgaande van nationale heffingssystemen. Gaan wij door alle regio's van de EU om te kijken waar de heffing maximaal is en stellen dat bedrag als maximum vast dat wij accepteren? Wat als dat maximum morgen weer een ander maximum is?

Ik begrijp uw punt, mijnheer De Krom, maar ik vind het niet zo gemakkelijk te hanteren en misschien zelfs wel te ver gaan. Het is nog maar helemaal de vraag of wij willen uitkomen op een plafond zoals Karintheÿ of andere hebben voorgesteld. Ik sta aan uw zijde als u de motie zo uitlegt dat wij blijven inzetten op volledige cabotagevrijheid en een amendement van het Europees Parlement daartoe zullen steunen en dat wij ons bij onze keuzen en onze positionering van de internalisering altijd op harmonisatie richten en niet op de weg naar de top, dus het maar opplussen. De huidige formulering van de motie is mijns inziens moeilijk te hanteren. Wat is het plafond harmonisatie nationale heffingssystemen? Hoe is het gesteld met de flexibiliteit die nodig is om ervoor te zorgen dat in deze discussie eindelijk het kwartje de goede kant op rolt? Als ik de motie iets anders mag interpreteren, ben ik bereid om de Kamer zo snel mogelijk na de bijeenkomst van de Transportraad te informeren. De geest van de motie steun ik. Daarover hebben wij gedebatteerd tijdens het algemeen overleg.

De heer **De Krom** (VVD): Tot mijn vreugde constateer ik dat wij de geest in ieder geval al binnen hebben. Dat is winst. Ik heb goed naar de minister geluisterd. Ik zal bezien of ik samen met mijn collega van de CDA-fractie het dictum van de motie kan herformuleren.

Minister **Eurlings**: Ik dank de heer De Krom voor die toezegging. Ik zeg daarbij dat ik hoop op de formulering waarop ik zojuist doelde. Als die er komt, kan ik de motie als ondersteuning van beleid beschouwen. Ik vind het belangrijk dat het parlement zich op die manier positioneert. Dit kan de positie van Nederland in Europa versterken. Als de formulering niet wordt gewijzigd, moet ik het aannemen van de motie met enige spijt in mijn hart en stem ontraden.

De **voorzitter**: Naar ik aanneem, zorgt de heer De Krom ervoor dat wij de motie vóór de stemming in gewijzigde vorm ontvangen. De stemming over deze motie is voorzien voor morgenmiddag.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij zal er donderdag worden gestemd.

De **voorzitter**: Nee, wij stemmen morgenmiddag, bij aanvang van de middagvergadering.

Minister **Eurlings**: U moet er rekening mee houden dat de discussie in de Transportraad donderdagochtend zal worden gevoerd.

Ik kom op de tweede motie van de heer De Krom, over het geluid van het spoor. De mededeling van de Europese Commissie over spoorgeluid bevat een aanbeveling aan de lidstaten om waar nodig Geluids Productie Plafonds in te voeren. Ik gebruik bewust deze formulering, want er komt op dit vlak geen Europese regelgeving. Europa gaat dit zelf zeer zeker niet regelen.

Wat is hierbij de Nederlandse situatie? In Nederland geldt sinds tientallen jaren de Wet geluidhinder. Hierin zijn voorschriften opgenomen over het geluid op het spoor. Met deze geluidswetgeving worden omwonenden beschermd tegen geluidshinder van spoorwegen en worden reeds beperkingen aan de groei opgelegd. Zowel bij nieuwbouwprojecten als bij trajecten waarop groei van het verkeer wordt voorzien, worden daarom nu al

geluidsmaatregelen getroffen. Hierbij valt te denken aan geluidsschermen, maar ook aan bijvoorbeeld het aanbrengen van raildempers.

In de jaren negentig is in de Kamer geconcludeerd dat de huidige wet complex is en gemoderniseerd zou moeten worden. Daarom is de minister van VROM in overleg met mij bezig met het opstellen van een voorstel voor een wetwijziging. In dit voorstel, dat nog aan de Kamer zal moeten worden voorgelegd, wordt een balans gezocht tussen enerzijds de bescherming van omwonenden tegen geluidsoverlast en anderzijds de gewenste groei van de mobiliteit. Voor deze balans kunnen Geluids Productie Plafonds noodzakelijk zijn. Ik kom hierop direct terug. Er is hierbij dus geen sprake van een kop op Europese regelgeving. Het betreft een wetsvoorstel dat in de Kamer nog uitgebreid zal worden bediscussieerd en zo nodig zal worden geamendeerd. De Kamer kan hierover haar conclusies trekken. Dit is dus een voorstel voor Nederlandse regelgeving.

In het nationale Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt geluid sowieso integraal meegenomen. Zoals bekend worden twee personenvarianten, een variant 6/maatwerk en een variant 6/6 voor intercity's en stoptreinen bezien. Dit leidt ook tot inzichten in de geluidsproblematiek en de te nemen maatregelen. Bij de reservering van 4,5 mld. voor het spoor is ook rekening gehouden met geluidsmaatregelen die getroffen moeten worden. Kortom, wat gesteld wordt in het tweede deel van de motie is al de praktijk.

Over de Geluids Productie Plafonds spreek ik een beetje voor mijn beurt. Ik doe dit, omdat de discussie hierover belangrijk is. Het voorstel hierover moet nog bij de Kamer worden ingediend. Daarom moet ik hierover slechts met het nodige voorbehoud spreken. Het lijkt erop dat het creëren van een geluidsplafond zal leiden tot een belangrijke verruiming ten opzichte van de huidige situatie. Zo'n belangrijke verruiming leidt tot meer mogelijkheden voor groei op het spoor. De oude regelgeving was namelijk niet alleen complex, maar ook soms erg beknellend. De heer De Krom vindt dat geluidsplafonds niet te beknellend moeten gaan werken. Hij heeft dat punt gemaakt tijdens dit debat en tijdens het algemeen overleg. De Kamer ontvangt hierover echter nog een voorstel. Bovendien zeg ik de heer De Krom – ietwat voor mijn beurt sprekend – dat het nieuwe voorstel eerder tot een verruiming zal leiden van de huidige situatie dan tot een beperking. Ik kan mij daarom voorstellen dat de heer De Krom de motie aanhoudt. Op dit moment is zij in elk geval ontijdig, omdat zij over iets gaat wat er nog niet is en waarvan een eventueel voorstel van de collega van VROM in uw richting zal komen. Dat debat zal in elk geval het komend jaar in dit huis plaatsvinden.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik houd mijn motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer De Krom stel ik voor, zijn motie (21501-33, nr. 185) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: De heer Van Heugten mag één vraag stellen, want wij gaan niet het debat overdoen.



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik heb nog een vraag naar aanleiding van de laatste opmerking van de minister over de nieuwe wetgeving. Is er wat betreft het basisnet goederenvervoer ook rekening gehouden met de geluidsaspecten? Wordt dat ook een punt van weging voor de capaciteit? Die moet wel voldoende zijn.

De **voorzitter**: Wij lopen niet vooruit op het debat. Ik vraag de minister kort te antwoorden, want wij zijn bezig met een VAO.

Minister **Eurlings**: Zoals het er nu naar uit ziet, zal in het basisnet een heel samenspel van zaken worden meegenomen. U weet dat externe veiligheid een zeer grote rol speelt, met name in gevaarlijke transporten et cetera. Het is duidelijk dat je ook met geluid heel scherp rekening zult moeten houden, omdat met name voor de regio's hun belang in het basisnet is dat zij verder kunnen ontwikkelen langs die spoorlijnen en dat zij niet meer geremd zijn in de ruimtelijke ordening. In die zin zal het zeer zeker een rol spelen. Het schiet natuurlijk niet erg op als je met betrekking tot veiligheid maatregelen kunt nemen waardoor je zou kunnen bouwen, maar het vervolgens op de geluidsaspecten zou sneuvelen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Misschien is het een beetje voortijdig, maar er is toch enigszins sprake van uitlokking van de zijde van de minister. Is hij het met mij eens dat geluidsmaxima die je opneemt in de Wet geluidhinder, er soms juist toe dienen om belemmerend te werken? Zij zijn ervoor bedoeld om mensen te beschermen. Dat geldt in dit geval voor het spoor, maar het geldt ook voor het wegverkeer. Straks krijgen wij de discussie over Schiphol. De geluidsmaxima dienen er ook toe om de partijen die de geluidshinder veroorzaken ertoe te bewegen, de geluidshinder te minimaliseren. Hoe kan een geluidsmaximum dan belemmerend werken?

Minister **Eurlings**: Belemmerend of al te belemmerend, dat kan een verschil zijn. Ik ben het volstrekt met de heer Vendrik eens dat de bescherming voor omwonenden er niet voor niets is. Als je langs het spoor woont en je hebt geen bescherming, is dat geen pretje. Wie films heeft

gezien waarin Amerikaanse goederenspoorlijnen voorkomen, weet dat je daarbij niet in de buurt wilt wonen. Je wordt niet goed van het continue gedreun van die zware treinen. Het is dus heel goed dat wij omwonenden daartegen beschermen. Alleen de discussie is al sinds de jaren negentig of de huidige geluidswetgeving eenvoudig genoeg is, controleerbaar genoeg is, en of de balans goed gevonden is. Ik vind dat je die discussie wel met elkaar kunt aangaan. Is de balans nu goed gevonden tussen geluid enerzijds en anderzijds de noodzaak om bijvoorbeeld het meer milieuvriendelijke goederenvervoer over het spoor enigszins te accommoderen? Dat is de discussie die de collega van VROM first en foremost met de Kamer zal voeren als zij met haar wijzigingsvoorstel komt.

De **voorzitter**: Ik geef de heer Roemer nog eenmaal het woord op dit punt, want wij beginnen wel erg vooruit te lopen op een wet die hier niet voorligt.

De heer **Roemer** (SP): Het is goed dat de minister de verschillende geluiden in de Kamer meeneemt. Ik sluit mij graag aan bij de woorden van de heer Vendrik. Ik wil de minister ook meegeven dat als wij erin slagen om heel snel de treinen echt stiller te krijgen, dat capaciteitsvergroting werkt in bijvoorbeeld de randen van de nacht. Dus het verhaal heeft ook heel duidelijk een andere kant.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Daar heeft de heer Roemer absoluut gelijk in. In dit verband maak ik een opmerking over de dag die achter ons ligt, gisteren. Ik mocht 's ochtends met de Commissaris der Koningin, mevrouw Peijs, de Sloelijn in Zeeland openen. De Sloelijn sluit aan op de Zeeuwse lijn. Daar speelt de kwestie van de geluidsproblematiek. Wij hebben daar 19 mln. in gestoken. Daarmee kan de geluidsoverlast op tal van manieren worden beperkt. Dat gebeurt in de vorm van geluidswallen en -muren, maar ook met behulp van meer innovatieve ontwikkelingen.

Dan kom ik te spreken over de motie van mevrouw Roefs op stuk nr. 186. Zij vraagt mij daarin om tijdens de Transportraad uit te spreken dat ook voor andere modaliteiten de externe kosten moeten kunnen worden geïnternaliseerd. Daarmee ga ik akkoord. Dat heb ik al aangegeven. Ik zal mij krachtig in die richting blijven positioneren. Mevrouw Roefs vraagt mij ook in die raad uit te spreken dat ook heffing naar tijd en plaats mogelijk moet zijn. Dat is mogelijk. Ik heb eerder aangegeven dat het sowieso mogelijk is in stedelijke gebieden. Wij hechten daarnaast aan een uitzonderingsbepaling op dat vlak, waardoor er nog veel meer mogelijk is. Waar dat kan, zal ik dat in de Transportraad beklemtonen.

Aan de ene kant doet zich de vraag voor of je in Nederland een spitstarief kunt hebben om binnen de sector een 24-uurslogistiek te bereiken met vrachtauto's buiten de spits. Een andere vraag is of je in Europa bij deze internalisering ook nog eens congestie als grondslag meetelt. Dit zijn echt twee verschillende dingen. Ik zal de Kamer uitleggen waarom wij over de eerste vraag positief zijn en dit gaan doen. Bij de tweede plaatsen wij onze vraagtekens.

Je zou je eerst moeten afvragen of het redelijk is om de vrachtsector voor files zwaar aan te slaan en de rest van de weggebruikers niet. Zeker zo belangrijk in het kader van de discussie die wij tijdens het algemeen

overleg hadden, is een tweede argument. Ik heb mij nog eens even de hoogte van de externe kosten laten uitschrijven. Als je bij de grondslag voor luchtvervuiling uitgaat van klasse Euro 3 zou je grosso modo tot maximaal zo'n € 0,06 tot € 0,07 kunnen komen. Dan de kosten geluidsoverlast: € 0,01 tot € 0,02. Op basis van Europees onderzoek zou je voor de infrastructuur in Nederland tot een marge van € 0,15 tot € 0,25 kunnen komen. Ik heb het over maxima; ik zie de heer De Krom verschrikt opkijken. Stel je voor dat je deze drie grondslagen hebt, dan kunnen landen in Europa die kwaad willen – ik noem wederom Karinthië als pars pro toto – ver gaan als dit doorgaat: € 0,25, € 0,07 of € 0,02? Dan zit je al op € 0,34 tot € 0,35. Nogmaals, dit is even los uitgerekend, bij wijze van spreken op de achterkant van een sigarendoosje.

Als wij – los van de vraag of het realistisch is om auto's niet aan te slaan en vrachtwagens wel – ook nog eens deze congestiekosten erbij zouden tellen, zou je nog eens een maximummarge van € 0,65 per kilometer toevoegen. Dan kom je dus op een Europese systematiek die het regio's, die dit niet willen of de transit kapot willen maken om welke reden dan ook, mogelijk maakt om misschien wel € 1 per kilometer te heffen. Ik vind dit een risico dat ik niet graag zou willen lopen. Vandaar dat ik niet voor deze congestieheffing ben, als een grondslag om extra te kunnen heffen. De vraag of wij in Nederland naar tijd en plaats kunnen variabiliseren – ik denk dat dit de vraag was van de indiener van de motie – wil ik echter wel positief beantwoorden. Ik zal dit ook beklemtonen in mijn inbreng in de Transportraad. Ik heb de Kamer al toegezegd dat dit wel mogelijk zal zijn. Men kan mij hieraan houden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De vraag is hoe je kunt differentiëren naar tijd, als je congestie hierbij niet mag betrekken.

Minister **Eurlings**: Wij mogen op basis van onze omslag van kosten overgaan tot spitsheffing. De vorige keer hebben wij een discussie gehad over hoe dit dan gaat. Je komt dan op een redelijk laag tarief uit als je de bestaande kosten omslaat. Later kom ik nog te spreken over tarieven in het kader van de Wet kilometerbijrijzing. Normaal heb je een verdubbelsmogelijkheid in de spits. Je kunt zeggen dat deze nog redelijk laag is. Dat klopt. In de gebieden ver buiten de stedelijke gebieden waar geen file is, kom je misschien uit op een dubbele grondslag. Echter niet op het bedrag dat eerder in het algemeen overleg genoemd is. Daarom is voor ons de uitzondering van stedelijke gebieden zo van belang. Immers, in stedelijke gebieden, daar waar de congestie is, kunnen wij voor de vracht en de spits een behoorlijk surplus toepassen als wij dat willen. Als je het zou willen – ik zeg het voorzichtig, want deze discussie moeten wij met elkaar en met de sector hebben – kun je rijden in de spits behoorlijk veel duurder maken dan rijden buiten de spits. Hiervoor is wel deze uitzonderingsbepaling in stedelijk gebied nodig. Dit is dus de omslag van de bestaande kosten en de variabilisatie naar tijd en plaats op twee niveaus: buiten de stedelijke gebieden en buiten de congestie en in de stedelijke gebieden. Een ander verhaal is of je het volume dat je per kilometer mag heffen, nog eens geweldig opplust en meer dan verdubbelt door er ook nog eens een congestiegrondslag aan toe te voegen. Dit zijn dus de twee verschillende

dingen. Tegen het eerste zeg ik ja, tegen het tweede zeg ik nee, omdat dit andere landen in staat stelt heel perverse beslissingen te nemen.

De **voorzitter**: Er is nog een motie over handhaving van de rij- en rusttijden.

Minister **Eurlings**: Ik kom te spreken over de motie van mevrouw Roefs over de veiligheid van parkeerplaatsen. Dit onderwerp bracht de heer Roemer ook naar voren in zijn bijdrage. Ik zal de richtlijn van Rijkswaterstaat voor bewegwijzering zodanig aanpassen, dat er langs de autosnelweg goede aanduidingen komen naar beveiligde parkeerterreinen op het onderliggend wegennet. De brancheorganisaties EVO, TLN, KNV en Les Routiers Europeëns hebben een voorstel aan de Kamer en mij gestuurd over een categorie-indeling voor het beveiligingsniveau van die parkeerplaatsen. Ik kan mij goed vinden in dat voorstel. Deze categorie-indeling is in lijn met de indeling die in Vlaanderen wordt gehanteerd en is ook als Nederlands uitgangspunt ingebracht bij verschillende EU-brede projecten. Naast deze categorie-indeling zijn er echter ook criteria nodig om te bepalen of een parkeerplaats voor bewegwijzering langs de snelweg in aanmerking komt. Deze criteria hebben betrekking op de mate van beveiliging, maar ook op de afstand tot het hoofdwegennet. Als je twintig kilometer van de autosnelweg zit, heeft het geen zin om zo'n verwijzing aan te brengen, meestal niet tenminste. Hierover ben ik in overleg met de branche. Ik hoop hiermee snel aan de slag te kunnen.

Ik verwacht de richtlijn voor 1 januari 2009 op het aspect van de bewegwijzering naar beveiligde parkeerplaatsen te kunnen herzien. Vooruitlopend op deze aanpassing van de richtlijn streef ik ernaar de bewegwijzering naar de parkeerplaats al voor 1 januari 2009 te realiseren. In de eerste helft van 2009 tracht ik de bewegwijzering naar de andere belangrijke parkeerplaatsen aan te pakken en te bereiken. Een brief met deze strekking zal de Kamer op zo kort mogelijke termijn bereiken. Met deze lijn beschouw ik de motie van mevrouw Roefs als ondersteuning van mijn beleid.

Ik kom op de motie over de rij- en rusttijden. Ik neem de problemen van de transportsector serieus. Ik pak ze waar mogelijk aan, zeker als het gaat om de interpretatie van de Europese wetgeving op het gebied van rij- en rusttijden en de handhaving ervan. Harmonisatie is daarbij essentieel. Denk bijvoorbeeld aan het mogelijk maken van doorrijden naar een veilige parkeerplaats. Vele Kamerleden hebben dit genoemd.

Ook heb ik mij hardgemaakt voor een uitzondering om de truckerrun mogelijk te maken, in lijn met de inbreng van de Kamer, ook tijdens het algemeen overleg. Wij zijn er hard mee bezig. Ik hoop dat wij er komen. Ik ga er vol in bij mijn contacten met de Europees Commissaris, komende donderdag in Luxemburg.

De kwestie van rij- en rusttijden, de digitale tachograaf en de 28-dagentermijn zijn ook onderdeel van het rapport van de commissie-Noordzij. Eind september heb ik een brief gestuurd, waarin onder andere de verdere aanpak van de aanbevelingen van de commissie-Noordzij is uitgewerkt. Ik heb met de sector afgesproken om gezamenlijk alle voorstellen tot in detail te beoordelen. De uitkomsten daarvan zal ik de Kamer melden. Het dossier van de digitale tachograaf maakt deel uit van de top vijftien van knelpunten en krijgt dus op korte termijn

de volle aandacht. De inzet is, afspraken te maken over de concrete oplossingsrichtingen. De sector kan zich goed vinden in deze aanpak. Wij bekijken eerst wat wij gezamenlijk willen en trekken dan gezamenlijk op naar Brussel. In de verordening is bepaald dat landen gedurende 28 dagen kunnen terugkijken. Deze termijn is vastgesteld in relatie tot de periode waarin de verkorte weekendrust gecompenseerd kan worden. Daarmee heb je het al in de regelgeving ingebakken. Het is heel erg lastig om de verordening op dit punt aan te passen, gezien de opstelling van diverse andere lidstaten en de ontstaansgeschiedenis van deze verordening. Dit is een heel erg moeilijk dossier. Wel zie ik mogelijkheden om bij de aangekondigde evaluatie van de huidige regels met betrekking tot de digitale tachograaf in 2009 te pleiten voor grotere flexibiliteit en voor het harmoniseren van de handhavingspraktijk. Het moet niet in het ene land zo gebeuren en in het andere land op een andere manier.

Overigens betekent het nastreven van de harmonisatie van de handhavingspraktijk niet per definitie het bereiken van onze gezamenlijke doelstelling. Dit zou ook weer naar de verkeerde kant kunnen doorslaan. Wij staan in elk geval aan de goede kant van het verhaal. Wij knokken ervoor om de termijn van 28 dagen terug te brengen. Daarvoor is echter wel een wijziging van de verordening noodzakelijk. Volgens de huidige verordening moet het gewoon zoals het nu gebeurt. Dit is wel de realiteit en het is bekend hoe moeilijk de hele ontstaansgeschiedenis was. Wij zetten ons in om dit te bereiken bij de evaluatie en om een uitzondering te bereiken voor de truckersrun. Als ik vanuit deze realiteit de motie mag interpreteren en dus niet gehouden ben aan het onmogelijke, dan kan ik deze zien als een ondersteuning van beleid.

Daarmee kom ik op de motie-Vendrik (nr. 189). Ik heb reeds gezegd dat het kabinet het principe van internationalisering van externe kosten ondersteunt. Het huidige voorstel, de voorziening van de Eurovignet-richtlijn, is de concrete vertaalslag van de doelstelling op dit vlak voor het wegvervoer. Gezamenlijke kaders worden vastgesteld voor de prijzen van het goederenvervoer over de weg. Daarmee wordt voorkomen dat een lappendeken in Europa ontstaat van mogelijk verschillende heffingen; zojuist spraken wij daar al over tijdens een interruptiedebatje over de motie-De Krom/Van Heugten (nr. 184). De verschillende heffingen veroorzaken namelijk een stevige verstoring van de interne markt en het milieu wordt slechts suboptimaal gediend. Een lappendeken leidt ook weer tot calculerend gedrag, wat zelden goed is.

Om die reden wordt in de richtlijn nadrukkelijk vastgelegd welke kosten wel en welke niet mogen worden doorberekend, juist om te voorkomen dat er hoge pieken ontstaan, alsmede diepe dalen van landen die niets doen. Daarnaast wordt vastgelegd op welke wijze deze kosten moeten worden doorberekend. Bovendien stelt de Commissie nadrukkelijk plafonds vast voor alle externe kosten. Naar mijn mening is een dergelijke harmonisatie in het belang van de Nederlandse vervoerssector. Een gemeenschappelijk kader voorkomt immers de invoering van mogelijke disproportionele en discriminerende heffingen in bijvoorbeeld transitolanden, waarbij Karinthië weer om de hoek komt kijken.

Afwijken van het gemeenschappelijk kader is niet mogelijk en volgens mij ook niet wenselijk. De Europese Commissie heeft een weloverwogen keuze gemaakt om bepaalde externe kosten wel en andere niet mee te

nemen in de reikwijdte van deze herziene richtlijn. In de nieuwe richtlijn zijn de volgende elementen als grondslag opgenomen: de infrakosten, de externe kosten van geluids- en luchtkwaliteit en congestie. Over dat laatste element zullen wij nog met elkaar van gedachten wisselen. Het staat lidstaten vrij om te kiezen voor welk element een heffing in rekening wordt gebracht. In de onderhandelingen streeft Nederland ernaar, voldoende ruimte voor beprijzing te houden en te creëren; in een interruptiedebatje spraken mevrouw Roefs en ik al over de spitsheffing, zijnde variabilisatie naar tijd en plaats.

Het kabinet is vooralsnog niet van plan om externe kosten in rekening te brengen. Dat doen wij pas op een later tijdstip, als ook deze discussie op een goede manier afgerond is.

Heel cru gesteld, voorkomen moet worden dat regio's minder bezig zijn met de vraag wat een eerlijke internationalisering van externe kosten is en hoe je Europabreed één aanpak krijgt, waarbij ook in bronbeleid de goede keuzes voor moderne vrachtauto's worden gestimuleerd – dat kost minder – en waarin je de andere vervoersmodaliteiten goed positioneert, maar daarentegen meer bezig zijn met "not in my backyard" en "ik zal wel eens even de boel afknellen", met alle grote gevolgen van dien. Met deze woorden ga ik eigenlijk buiten mijn boekje, maar ik ben er geen voorstander van om nu maar weer landen ultieme vrijheden te verlenen om de plafonds zelf vast te stellen en om dus allemaal eigen grondslagen toe te voegen. Volgens mij druipt dat in tegen de zo belangrijke harmonisatie.

Daar voeg ik aan toe – ik ken het pleidooi van de heer Vendrik om de vrachtsector CO₂-vriendelijker te maken – dat wij niet weinig gemotiveerd zijn om met de Commissie te kijken om alternatieven voor een betere CO₂-prestatie voor het wegvervoer te stimuleren. Ik heb dat al genoemd en het zou op vrij korte termijn tot nadere inzichten moeten kunnen leiden.

De voorzitter: Mijnheer Vendrik, één verhelderende vraag.

De heer Vendrik (GroenLinks): Voorzitter. Dat zouden eigenlijk veel vragen moeten zijn.

Wij kunnen toch met elkaar vaststellen dat de thans voorliggende richtlijn in de beperkende variant die de Nederlandse regering heeft gekozen, er de facto toe leidt dat de regio's die vooruit willen en die inderdaad zo maximaal mogelijk externe kosten willen toerekenen aan het vrachtverkeer – en terecht: de vervuiler betaalt – worden belemmerd? De regio's die dus het vrachtvervoer milieuvriendelijker willen maken, die Schoon en Zuinig willen stimuleren, ook via een doorberekening van externe kosten, worden belemmerd door de richtlijn.

De regio's die niets willen ...

De voorzitter: Mijnheer Vendrik, wat is uw vraag?

De heer Vendrik (GroenLinks): De regio's die niets willen, hoeven ook helemaal niets te doen. Dat is de feitelijke praktijk.

De voorzitter: Dat gaat over uw motie.

De heer Vendrik (GroenLinks): Mijnheer Eurlings. Ten eerste: als u dan zo'n krachtig voorstel doet ...

De **voorzitter**: Mijnheer Vendrik. Het is "mijnheer de minister".

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn excuses. Mijnheer de minister. Als u dan zo'n krachtig voorstel doet van externalisering van kosten – de vervuiler betaalt – dat moet u juist de lidstaten die op dat punt vooruit willen, de maximale vrijheid geven. Dat is mijn eerste punt. Wat vindt u daarvan?

Ik heb ook nog een tweede opmerking. Van die CO₂ als grondslag komt waarschijnlijk in de toekomst heel weinig terecht als wij dat op een andere manier gaan regelen. Ik heb een pleidooi gehouden om het vast te houden totdat er minimale zekerheid is dat andere routes wel begaanbaar zijn.

De **voorzitter**: Kunt u naar uw vraag gaan?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn derde punt betreft de spitsheffingen. De minister gaf mevrouw Roefs een voorbeeld van differentiatie die ontstaat als congestie meegenomen mag worden als grondslag voor externalisering. Er zouden weleens heffingen van € 1 per kilometer uit kunnen komen. De spitsheffing waar de minister echter achter staat, leidt niet tot een differentiatie van € 1, maar van 1 cent.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat levert een zodanige beperking op dat de kilometerheffing van deze minister bij voorbaat al een doodgeboren kindje is. Het gaat nu juist om milieuprestatie, tijd en plaats. Het gaat over het gehele wegennet, niet alleen in de stedelijke regio's, met een heffing die iets voorstelt en die een verschil maakt.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Die mogelijkheden blokkeert de minister door deze richtlijn te ondersteunen. Daar houdt deze motie hem aan.

De **voorzitter**: Dit was wel een flink stuk herhaling van het debat. Ik vraag de minister kort te antwoorden, want het heeft betrekking op de motie. Daar is dit VAO voor bedoeld.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, ik ga kort en goed de onderwerpen af die de heer Vendrik heeft genoemd.

In Nederland is heel veel stedelijk gebied. De congestie treedt met name daar op. Daar kan dus veel verder worden gegaan met de spitsheffing dan het bedrag dat de heer Vendrik noemt. Dan zijn er dus heel veel mogelijkheden om het in de spits vele malen duurder te maken dan daarbuiten. Dan nog zullen wij hier de politieke afweging moeten maken of wij vinden dat het moet. Maar dan hebben wij in ieder geval de ruimte. De heer Vendrik zegt dat regio's die vooruit willen, willen dat de vervuiler betaalt. Maar daar gaat het hier juist om. Het gaat er ook om dat je fair blijft in wat de vervuiling is en wat er betaald moet worden. Mijn stelling is dat een dergelijke regeling, die niet weinig betekent voor de vervoerssector en die heel wat zal vragen in vergelijking met de huidige situatie, een regeling moet zijn die je moet kunnen verdedigen en die in essentie fair is. Zo'n regeling moet niet exorbitant

doorschieten, waarbij bedragen in rekening worden gebracht die geen pas meer hebben. Het is niet de bedoeling dat landen dit doen, noch om politieke redenen, noch om redenen van "not in my backyard", noch omdat die landen niet vooruit willen maar willen dat alles blijft stilstaan.

Hier komt bij dat je je kunt afvragen of het fair is dat je slechts een klein deel van de weggebruikers laat betalen voor congestie en de rest niet. Die principiële vraag kun je jezelf stellen. Daarom vind ik dat met de bedragen die ik noemde, met de maxima van vele tientallen centen per kilometer – in Duitsland is dit veel minder – dit allerminst een beperkte opzet is. Ik hecht er nogmaals aan om te zeggen dat als een regio in Europa deze zaak kan misbruiken om de boel de facto tot stilstand te brengen, de geloofwaardigheid van deze regeling heel erg aan erosie onderhevig wordt. Dat moeten wij niet doen.

Het laatste punt van de heer Vendrik, dat landen die niets willen, ook niets doen, vind ik wel een punt van zorg. Hij kan mij daar altijd op aanspreken. Ik ben druk bezig zo veel mogelijk samen op te trekken met de landen om ons heen, in de manier waarop wij het invoeren. Ik wil proberen te komen tot een eenduidige benadering van het draagvlak om zo samen een goede keuze te maken, die echt uitgelegd kan worden. Zo wordt willekeur voorkomen. Ik ben het met de heer Vendrik eens dat als je harmonisatie nastreeft, je ook alles op alles moet zetten en zo veel mogelijk landen op dezelfde manier tot implementatie moet laten komen. Ik begrijp dat misschien een land als Malta zou kunnen zeggen dat het daar anders ligt. Dan nog zeg ik dat zeker de landen in dezelfde hoek van Europa, met dezelfde logistieke karakteristiek van havens en doorvoer, toch in staat moeten worden geacht om er op dezelfde manier mee om te gaan. Daarvoor zal ik mij heel stellig inzetten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister. Ik maak de Kamerleden er nogmaals op attent dat er morgen bij aanvang van de middagvergadering gestemd zal worden over de ingediende moties.

De vergadering wordt van 18.30 uur tot 19.55 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

Aan de orde is het **spoeddebat** over **de invoering van "gratis" schoolboeken**.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris van harte welkom en geef eerst het woord aan de heer Pechtold, die dit spoeddebat heeft aangevraagd.

□

De heer **Pechtold** (D66): Stop ermee, stop ermee, stop ermee, stop met dit overhaaste en ondoordachte plan van inkomenspolitiek. Dit is namelijk geen onderwijsbeleid; dit is inkomenspolitiek. Gratis schoolboeken, mevrouw de staatssecretaris, bestaan niet. Iedereen betaalt belasting en iedereen betaalt binnenkort ook voor schoolboeken.