

Vergaderjaar 2008–2009

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 238

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 9 juni 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 juni 2009 met de geannoteerde agenda van de Transportraad van 11 juni 2009 (21 501-33, nr. 231);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 mei 2009 over het verslag van de Informele Transportraad van 29 april 2009 (21 501-33, nr. 228);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 mei 2009 over de nationale vrijstelling voor deelnemers aan truckruns (21 501-33, nr. 226);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 28 april 2009 over de stand van zaken van de implementatie Europese richtlijnen en kaderbesluiten in eerste kwartaal 2009 (21 109, nr. 191);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 7 mei 2009 over de Verordening inzake beheerstructuren van Europese programma's voor radionavigatie per satelliet (22 112, nr. 856);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 mei 2009 over de Ministersverklaring Rotterdam-Genua corridor (21 501-33, nr. 229);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 juni 2009 over de Informatie inzake sectoraal rijverbod Oostenrijk (21 501-33, nr. 233);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juni 2009 over o.a. de beveiligde parkeerplaats bij de A67 (29 515, nr. 290).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

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

Voorzitter: Jager

Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn 5 leden der Kamer, te weten: Van Heugten, Roemer, Aptroot, Roefs en Jager,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik open de vergadering en heet iedereen van harte welkom. Wij spreken vandaag over de Transportraad. Ik heb inmiddels begrepen dat de SP de zaak al met de minister heeft geregeld. De minister zal dat straks bevestigen. Een spreektijd van vijf minuten per fractie, met maximaal twee interrupties, lijkt mij voldoende. De heer Van Heugten begint namens het CDA.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Over de agenda van de Transportraad heb ik maar één vraag. Die betreft het Groenboek Ten-T, het Trans-Europese Netwerk Transport. Is de kabinetsreactie nog aangepast, nadat wij daar de vorige keer over hebben gesproken? Er is toen een aantal behartigenswaardige zaken gezegd. Heeft dat nog geleid tot een bijstelling van de kabinetsreactie?

Dan iets over ITS (Intelligent Transport Systems). Bij de terugkoppeling van de informele Transportraad is daar uitgebreid bij stilgestaan. Ik heb de vorige keer gesproken over de tender om te kunnen meedoen in het kader van de Europese crisismaatregelen. De minister was bekend met die tender. De inschrijving daarvoor sloot 15 mei. Zijn er nog Nederlandse projecten ingediend? Zo ja, welke?

Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen over het sectoraal rijverbod in Oostenrijk. Tirol blijft het transitoverkeer sarren. De Nederlandse inzet is om aan te sluiten bij de procedures die de Europese Commissie hiertegen voert. Dat vinden wij prima, maar wordt dit onderwerp ook geagendeerd voor en besproken in de Transportraad?

Dan de handhaving van de rij- en rusttijden. Ik dank de minister dat hij daarover heeft gesproken met zijn Engelse collega, naar aanleiding van de opmerkingen die wij de vorige keer hebben gemaakt over de inspectiedienst in Engeland, de VOSA. Ik begrijp dat er inmiddels contact is tussen de inspectie in Nederland en die in Engeland om te kijken wat er precies aan de hand is. Wat is de stand van zaken? Ik heb begrepen dat de ernstige klachten, zoals wij de vorige keer te horen kregen, sindsdien niet meer zijn voorgekomen. Dat is in ieder geval positief.

Ik kom bij de KLPD-controles in het buitenland. De CDA-fractie benadrukt dat zij daar geen voorstander van is. Trajectcontroles van de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs in het buitenland zien wij niet zitten. Dat moeten wij gewoon in eigen land doen. De minister heeft een brief van de minister van Justitie hierover toegezegd. Wij wachten die af, maar ik wilde onze mening toch nog even duidelijk aangeven.

Dan de handhaving in Europa van de rij- en rusttijden, vooral de uitwassen daarin. Inmiddels heeft de Europese Commissie een rapport gepubliceerd. Er is onderzoek gedaan naar het handhavings- en boetebeleid in de lidstaten. Daarin stelt de Commissie vast dat er grote verschillen zijn in de wijze waarop zowel de chauffeurs als de vervoerbedrijven worden beboet. Vooral Spanje springt eruit met exorbitant hoge boetes. Het CDA is enigszins teleurgesteld in wat de Europese Commissie daaraan gaat doen. Men komt niet veel verder dan het probleem agenderen en de dialoog tussen de lidstaten ondersteunen. Dat komt mij in ieder geval weinig daadkrachtig en nogal slapjes over. De minister is beter thuis in Europa dan ik. Kan hij misschien aangeven wat de beste actie vanuit Nederland is om aan de wantoestanden van beboeting een eind te maken? Hoe zit het met de wens van de Kamer, geuit in de motie-Van Heugten/De Krom/Roefs van

vorig jaar, om de controles onderweg te beperken tot de zevendagentermijn uit het verleden, hoewel die inmiddels is opgerekt tot 28 dagen? Bij een werkbezoek aan het starterscentrum van de TU-Delft, de TU die elke keer meedoet aan de Solar Challenge waar met een geweldig futuristisch en aerodynamisch voertuig op zonne-energie al verschillende jaren prijzen zijn weggehaald, ontmoette ik twee oud-aerodynamiceerlingen die een eigen bedrijf zijn begonnen. Zij maken hulpstukken voor vrachtwagens, windgeleiders, waarmee het brandstofverbruik van vrachtwagens aanmerkelijk kan worden teruggebracht. Je moet dan denken aan besparingen van 5 tot 15%. Het is prima dat wij onze innovatieve kennis daarvoor gebruiken. Het bedrijfje heeft echter twee problemen. De ontwikkelde windgeleiders steken in een aantal gevallen boven de maximale maat van het voertuig uit. Dat heeft te maken met de meedraaiende wielen achter de oplegger of de aanhangwagen. Die wielen hebben een kleine uitslag, maar als je daar windgeleiders aan vastmaakt, ontstaat een kleine bolling vanwege de opvang van de wieluitslag. Dat betekent dat ze boven de maximaal toegestane breedtemaat uitkomen. Dat geldt ook voor de windgeleiding aan de achterkant. Neem wielrenners met die mooie gestroomlijnde helmen. Als je aan de achterkant van de vrachtwagen ook zo'n toeter vastmaakt, dan scheelt dat enorm in de aerodynamica en vooral in het brandstofverbruik. Voor korte afstanden met lage snelheden is dat echter niet effectief. Het gaat erom dat van die windgeleiding gebruik wordt gemaakt op grote wegen en lange afstanden. Dan kan een vrachtwagen 80 kilometer per uur of nog harder rijden en is de windgeleiding pas effectief. Die dingen zijn weliswaar inen uitschuifbaar, maar dan nog gaan ze over de maximaal toegestane lengte heen die een vrachtwagen op dit moment mag hebben. Het bedrijf stelt dat, aangezien een vrachtwagen ook spiegels mag hebben die uitsteken, windgeleiders ook moeten mogen uitsteken. Als je een meeneemheftruck achter een vrachtwagen mag plakken, waarom zou je er dan geen windgeleider achter mogen plaatsen? Vanwege Europese regelgeving is dat op dit moment echter onmogelijk, maar het zou ontzettend jammer zijn als wij deze Hollandse innovaties niet verder proberen te krijgen. Ik vraag de minister daarom of hij in EU-verband wil pleiten voor een ontheffing voor hulpmiddelen die de maximale maatvoering van voertuigen te boven gaan. Dan heeft het zin om deze zaken te ontwikkelen en dat is belangrijk voor het bedrijf om ermee door te kunnen gaan.

Dan nog iets over de positie van de eigen rijder, de zzp'er. Hoe gaat het verder na de dramatische besluitvorming in het Europees Parlement om de eigen rijder onder het Arbeidstijdenbesluit te brengen en de maximering van de werkweek op gemiddeld 48 uur te zetten? Wat kan Nederland nog doen of laten om dit punt voor onze eigen rijders in goede banen te leiden?

De heer **Apdroot** (VVD): Voorzitter. Met betrekking tot de toezichtautoriteit voor het Europese Global Navigation Satellite System (GNSS) zijn wij het met het standpunt van de regering eens dat de machtsgreep die de Europese Commissie wil doen, waardoor de lidstaten nauwelijks iets te vertellen hebben, niet gewenst is. Ik wil weten hoe de andere landen hierover denken. Kan de Commissie wat dat betreft een halt worden toegeroepen?

Dan de Intelligente Vervoersystemen (ITS). Wij dubben daarover. Het gevaar is dat iedereen zijn eigen richting opgaat. Wat vindt de minister van het idee om te bezien of wij kunnen komen tot uniformering in Europa? Van ons hoeft het niet, maar als er toch iets gebeurt op het gebied van soorten van rekeningrijden, dan kunnen alle landen beter hetzelfde systeem hebben dan dat het overal verschillend is. Het is echter de vraag of wij dat voor elkaar krijgen.

Dan de passagiersrechten met betrekking tot het busvervoer. Wij zijn het met de minister eens dat dit geen zaak is voor de EU. Ik verzoek de

minister om zich er volledig voor in te zetten dat deze idiote bemoeizucht ophoudt. Wij kunnen dit zelf wel regelen. Wat de VVD betreft gaat het op dit moment goed. Ik sluit nu even aan bij de heer Van Heugten wat betreft de positie van de eigen rijders. Daar zie je de ellende als Europa dit soort belachelijke wet- en regelgeving maakt. Voor een deel van de zelfstandige ondernemers is het sowieso niet handhaafbaar, omdat de administratie er ook onder gaat vallen. Wij zijn het wat dat betreft een beetje zat. Wij vragen de minister heel hard op deze onderwerpen in te zetten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Nog even over de passagiersrechten. Wij hebben die rechten ook afgesproken voor het spoor en de luchtvaart. Het gaat om rechten van passagiers als ze niet geleverd krijgen wat was beloofd. Het is toch logisch dat dit niet alleen binnen Nederland speelt? Touringcarreizen gaan vaak de grens over. Daar zit toch iets gemeenschappelijks in? Daar zit toch iets goeds in? Wat is nu het grootste bezwaar?

De heer **Aptroot** (VVD): Collega Roefs merkt heel scherp op dat touringcars wel eens de grens over gaan. Dat gaan ze zelfs heel vaak. Daar zijn wij het wel over eens. Ik vind dat, als Nederlanders hier boeken en ergens anders een probleem krijgen, die kwestie binnen de bestaande regelingen in Nederland moet worden opgelost. Voor Duitsers die iets in hun eigen land boeken, geldt volgens mij hetzelfde. Ik vraag mij echt af of dit zinvol is. Iemand die in het ene land woont en in het andere land boekt, heeft misschien een klein taalprobleem als er iets fout gaat, maar het gevaar van deze regeling is, net als op allerlei andere terreinen, dat Europa weer met een lading wet- en regelgeving komt, terwijl er nauwelijks een probleem is. Wat ons betreft dus: gewoon niet doen.

De IJzeren Rijn. Het is een leuke drielandensoap geworden tussen Nederland, België en Duitsland, maar zit daar nog vordering in? Als dat niet zo is, dan hebben wij daar zeer veel vrede mee, maar dan moeten wij bezien of wij er definitief van af kunnen. Graag informatie van de minister daarover.

Het sectoraal rijverbod in Oostenrijk. Wij vinden dat onacceptabel. Wij willen weten wat de schade is voor de Nederlandse transportsector. Wat kunnen wij doen om ervoor te zorgen dat Oostenrijk heel hard wordt aangepakt? De Commissie is ermee bezig, maar het kan weer jaren duren. Ondertussen duurt de ellende voort.

Ik heb al vragen gesteld over de Duitse toltarieven, de Maut. Volgens een onafhankelijk instituut bedragen de tarieven twee keer de kosten die door het vrachtverkeer worden gemaakt. Naar ons idee moeten de tarieven dus worden gehalveerd. Over datgene wat tot nu toe is geheven, moet de helft worden terugbetaald. Wat gaat de minister daaraan doen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De heer Van Heugten kaartte het ook al aan, maar het bijvoeglijk naamwoord dat hij gebruikte, zal ik niet gebruiken. Het Europees Parlement verwierp het voorstel van de Europese Commissie om zelfstandige beroepschauffeurs permanent uit te sluiten van de richtlijn arbeidstijden wegvervoer. Wat zijn de consequenties voor de Nederlandse wetgeving? Wat is de stand van zaken en wat zijn de mogelijke consequenties van de infractieprocedure tegen Nederland inzake de arbeidstijden in het wegvervoer?

Dan de spoorwegverbinding Rotterdam–Genua. Wij hebben daarover goede berichten gehad. Wordt het geen tijd om in te zetten op de verbinding Rotterdam–Berlijn–Warschau? Wij zijn het eens met de Nederlandse opvatting over de wijziging van de verordening inzake de beheersstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet. Maar kan de minister nader preciseren waarom hij bang is voor het verstoord raken van de balans in de zeggenschap op het gebied van de toekomst van de exploitatie van het systeem en de accreditatieactivi-

teiten? Wij zijn bang dat de balans al weg is. Ik hoor graag aan de hand van voorbeelden waarvoor wij bang moeten zijn en waarom de balans weg is.

Dan de richtlijn over de toepassing van de intelligente vervoerssystemen. Wij zijn het eens met wat de minister daarover naar voren wil brengen, maar hij moet de vinger wel aan de pols houden, zodat niet ineens uit de hoge hoed allerlei eisen komen die niet passen in ons dan al opgestarte systeem van kilometerheffing.

De implementatieachterstand van richtlijnen. Wat zijn de risico's van de te voorziene te late implementatie van de twee richtlijnen uit het derde Spoorwegpakket? Zal er een ingebrekestellingprocedure komen? Wat zijn de risico's op dit gebied? Ik heb ook nog iets over de passagiersrechten in het busvervoer. Er komen klachten uit het veld. Men maakt zich veel zorgen. De minister heeft de vorige keer aangegeven dat het alleen om de commerciële touroperators gaat en niet over het stads- en streekvervoer. Waar zit het probleem bij de Connexions en Arriva's van deze wereld?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik heb eerst iets over de besluitvorming in Europa over de richtlijn arbeidstijden wegvervoer. Ik sluit mij voor een groot deel aan bij de vragen van mevrouw Roefs. Ik heb er nog een vraag bij. Er schijnt een procedure tegen Nederland te lopen, omdat wij de normen voor de maximale werkweek niet naleven. Klopt dat? Hoe zit dat? Wat gaat de minister daaraan doen? De minister laat in zijn brief van twee weken geleden trots weten dat hij een intentieverklaring heeft ondertekend met zijn Italiaanse, Zwitserse en Duitse collega's omtrent het ERTMS (European Railway Traffic Management System), maar wij willen dat dit ERTMS al in 2015 op het gehele traject voor elkaar is. Het is goed om te horen dat er eindelijk overeenstemming is over het gebruik van het ERTMS, maar het gaat allemaal wel heel erg traag. Waarom moet dit nog zes jaar op zich laten wachten? Ik hoop dat er sprake is van versnelde invoering in Duitsland, vooral op het eerste gedeelte van het traject. Dat zou de doorstroming op ons eigen net aanzienlijk kunnen versnellen. Ik heb geen zin om daar nog zes jaar op te wachten. Kan de minister daarover meer duidelijkheid geven? Ik hoop dat hij probeert om dit eerder voor elkaar te krijgen. In het verslag over de vorige Transportraad wordt gesproken over de intelligente transportsystemen. Mij viel de enigszins bezorgde toon van de minister op over een aantal aspecten. Wellicht kan hij vandaag duiden waarover hij bezorgd is, of heeft dit alleen te maken met de eventuele schadelijkheid voor zijn filebelasting, herstel zijn kilometerheffing?

De minister heeft contact gehad met zijn Britse collega over de controles van Nederlandse vrachtwagenchauffeurs in Groot-Brittannië. Prima dat daarover is gesproken, maar wij krijgen vergelijkbare klachten uit andere landen, bijvoorbeeld uit Duitsland. Herkent de minister die klachten? Zo ja, gaat hij daarover spreken met zijn Duitse collega? Wij blijven benieuwd of wij binnenkort onze eerste truckrun kunnen gaan organiseren in Duitsland, België of Luxemburg, want daar heeft de minister contact mee gehad. Wij hebben binnenkort een gesprek met de staatssecretaris over de regels van de CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart) voor de binnenvaart die op 1 januari 2010 ingaan. Daarover is het nodige te doen, zeker in deze tijd. Ik hoop dat de staatssecretaris daar niet alleen in staat en dat de minister in Europees verband een lans wil breken voor uitstel en wat mij betreft voor een groot deel afstel van de CCR-regels. Zeker in deze tijd betekenen die voor veel kleinere schippers een enorme strop om de nek. Het kan er zelfs toe leiden dat een groot deel van de vloot kleine schepen dadelijk verdwijnt, omdat die zich gewoonweg niet aan de regels kan houden. Misschien kan de minister proberen om hier in Europees verband iets aan te doen. Dan staat de staatssecretaris er niet alleen in.

De heer **Van Heugten** (CDA): De heer Roemer komt op voor de kleine schipper, want die heeft het moeilijk met een aantal regels voor de vaartijden, maar komt de SP ook op voor de kleine eigen rijder, de vrachtwagenchauffeur die het moeilijk heeft met de arbeidstijdenrichtlijn?

De heer **Roemer** (SP): Dat lijkt mij duidelijk. Wij proberen bijvoorbeeld om de schijnzelfstandigheid aan de kaak te stellen, wat het CDA niet doet. Daarmee bescherm je vooral de chauffeurs die hard moeten werken voor een klein inkomen. Het antwoord is dus voluit: ja! Mijn laatste punt gaat over de beveiligde parkeerplaatsen rondom de A67. Daarover heb ik al eerder met de minister gesproken. Het is heel goed dat daar beveiligde parkeerplaatsen komen. Daar zijn wij erg blij mee, de chauffeurs voorop. Deze plaatsen moeten echter nog wel worden aangelegd. Ten tijde van de aanleg is het even zoeken waar de auto's moeten staan. De minister zei de vorige keer dat hij in overleg was met de regio. Tegen de tijd dat de schop de grond in gaat, zou het geregeld zijn. Recent kregen wij een brief van de minister op vragen onzerzijds. Ook daarin staat dat de minister in overleg is en dat hij gaat proberen om het te regelen, maar er is nog steeds niets geregeld! De schop moet in september de grond in. Ik begin mij een beetje zorgen te maken. Dadelijk moeten de chauffeurs veel te ver van de snelweg af, of moeten ze in de berm van de snelweg staan. Dat brengt allerlei onveilige en niet wenselijke situaties met zich. Ik herhaal mijn voorstel van de vorige keer. Stel dat het rondom Venlo een lastig verhaal wordt. Is het dan niet mogelijk om met Duitsland in overleg te gaan over de mogelijkheid om misschien 500 meter over de Duitse grens te parkeren? Kan daar geen gedoogsituatie worden geregeld? Misschien kan het op die manier worden opgelost. De minister moet het in ieder geval oplossen.

De **voorzitter**: De minister heeft, omdat de Kamer in 20 minuten klaar was, maximaal 25 minuten. Na 20 minuten geef ik hem een seintje dat hij nog vijf minuten heeft. Het woord is aan de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de vele vragen. Een deel daarvan staat geagendeerd voor de Transportraad, maar ik vind het goed dat de Kamer de breedte zoekt. Je gebruikt een Transportraad ook altijd om bilateraal wat andere zaken te doen.

De heer Van Heugten vroeg naar de toezegging inzake de Britse inspectie van Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. En marge van de Informele Raad in Litmerië heb ik hierover langdurig gesproken met mijn inmiddels ex-collega Geoff Hoon van het Verenigd Koninkrijk; wat dat betreft blijft het verrassend. Ik heb aangegeven dat de signalen dat de Britse inspecties van de rij- en rusttijden van Nederlandse vrachtwagenchauffeurs onnodig lang lijken te duren, heel duidelijk zijn. Geoff Hoon heeft met mij afgesproken dat de inspectiediensten van beide landen contact zullen opnemen om de problematiek nader te bespreken en te bezien wat eraan kan worden gedaan. Dat proces is op dit moment aan de gang. Ik neem deze kwestie serieus. Los van deze voorvallen is het beeld wel dat sprake is van een goede samenwerking met de Britse inspectiedienst, zowel bilateraal als binnen Eurocontrol Route. Eind 2008 hebben wij gezamenlijk een fact-finding mission gedaan, evenals allerlei werkbezoeken. Wij hebben onderling dus een goede band. Dat geeft mij het vertrouwen dat, als er problemen zijn, die openlijk worden uitgesproken en dat wordt gezocht naar oplossingen. Wij komen hierop terug als er resultaat is geboekt.

Dan de disproportionele boetes in EU-lidstaten. Die zijn mij een doorn in het oog. Er zijn van die momenten dat je naar een reces begint uit te zien. Vandaag heb ik zo'n moment. Tijdens zo'n reces ervaar je soms dat niet iedereen dezelfde opvatting heeft van een reces. Ik kan mij herinneren, voorzitter, dat uw collega, de heer Koopmans, vorig zomerreces op de bok

naar Italië is geweest, dus met een vrachtwagen. Dit was één van de signalen waar hij mee terugkwam. Het punt is keer op keer aan de orde gesteld. Ik heb naar aanleiding van de discussies bilateraal gesproken met Commissaris Tajani. Als gevolg van dat gesprek heeft ook ambtelijk contact plaatsgevonden. Een aantal van mijn ambtenaren is naar Brussel gegaan om aan de hand van feiten aan te tonen dat deze kwestie een groot probleem is. De EC heeft onlangs een rapport uitgebracht over de hoogte van de boetes in de lidstaten. De Commissie heeft hierin nadrukkelijk erkend dat er geen sprake is van een gelijk speelveld. Zij heeft ook aangegeven dat ze de harmonisatie tussen lidstaten wil bevorderen. Ik ondersteun de Commissie hierin. Ik vind dat de enig juiste conclusie. Er is geen gelijk speelveld. Dat is slecht voor het draagvlak voor de Europese regels die voor de Unie juist heel eenduidig zijn. Nederland zal dat morgen tijdens de vergadering van het comité dat zich bezighoudt met de rij- en rusttijden met kracht uitdragen. Wij kiezen wat dit betreft voor de aanval. Er speelt nog wel één kwestie en dan merk je dat de hakken in Brussel direct in het zand gaan. Het vaststellen van de hoogte van boetes is absoluut een nationale aangelegenheid. Ik neem aan dat de heer Roemer ook niet wil dat Europa die zaak van ons overneemt. Ik zie hem schudden, maar dat maakt het dus moeilijk. Je kunt wel voor harmonisatie pleiten, maar Brussel kan die kwestie niet verordonneren, want dan zullen heel veel landen zeggen dat Europa daar niet over gaat. Daarom willen wij met kracht van argumenten en met feiten het gesprek aangaan, want dit kan nooit de bedoeling zijn. Dit is gewoon slecht. Een ieder moet op zijn eigen nationale terrein zorgen dat wij naar elkaar toegroeien. De lidstaten verschillen daar momenteel sterk in. Wij willen samen met onze collega's uniformiteit en de handhaving ervan realiseren. Chauvinistisch als wij zijn, vinden wij de redelijkheid van het Nederlandse handhavingsbeleid een gezond uitgangspunt. In dit kader is op initiatief van Nederland recent een meldpunt geopend bij Eurocontrol Route, een meldpunt waar chauffeurs disproportionele boetes kunnen melden. Ik vind dat van belang, want wij kunnen vanuit het Brusselse wel allerlei regeltjes vergelijken, maar het is veel belangrijker om te zien waar de problemen in de praktijk worden ervaren. Spanje is al genoemd. Het beeld bestaat inderdaad dat in Spanje bovenproportioneel wordt beboet. Wij zullen daarom pleiten voor jaarlijkse rapportages van het meldpunt. Er moet ook jaarlijks een overzicht beschikbaar komen van waar de meeste klachten vandaan komen en waar de grootste problemen zitten. Wij zullen er ook voor pleiten dat dit overzicht aan alle ministers van Transport wordt toegezonden. Ik zal het stuk ook onverwijld aan de Kamer doorsturen. Met dat overzicht zullen wij ons pleidooi op basis van de feiten met nog meer kracht doorzetten. Ik zal iedere gelegenheid aangrijpen om deze kwestie verder te agenderen. Dit is een begin, al kunnen wij een en ander niet afdwingen. Wij moeten landen met kracht van argumenten zover zien te krijgen dat ze een eind maken aan deze foute situatie.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik steun de minister daar van harte in. Ik zie ook dat de harmonisatie van de boetes het autonomiebeginsel van de lidstaten aantast. Ik wil niet dat wij daar te ver in gaan. Wij hebben er vorig jaar in een motie voor gepleit om de controletermijn uit het verleden, de zevendagentermijn, weer in te voeren. Dan wordt, zeven dagen terugkijkend, gecheckt of de chauffeur zich heeft gehouden aan de rij- en rusttijden. Die termijn is inmiddels opgerekt tot 28 dagen. Je kunt je voorstellen dat je, als je die termijn checkt, altijd wel een overtreding vindt, al is het maar vier of vijf minuten of een kwartiertje. Die overtreding kan echter weer worden beboet. Het probleem kan dus aanmerkelijk worden teruggedrongen als de controletermijn wordt teruggebracht naar zeven dagen, zonder te kort te doen aan de veiligheid of de gezondheid van de chauffeur.

Minister Eurlings: Ik ben het geheel met de heer Van Heugten eens. De minister-president heeft op 8 april een brief gestuurd aan de heer Barroso, voorzitter van de Commissie, waarin Nederland 62 voorstellen doet voor een reductie van de administratieve lasten. Een van die voorstellen is om de handhaving te harmoniseren door bij wegcontroles het aantal te controleren dagen te beperken tot zeven en door de tweewekelijkse rijtijden en de compensatie voor de wekelijkse rusttijd alleen te controleren bij bedrijfscontroles. Die voorstellen zijn gedaan. Ik ben het met de Kamer eens dat wij alles moeten doen om een en ander te bevorderen, maar ik wijs nog wel op het volgende. In dat kader wordt door de Duitsers gesproken over Blutnase-debatten. Het debat over de rij- en rusttijden was zo'n bloedneusdebat. Het was een vreselijk debat. Uiteindelijk heeft het hiertoe geleid, dus het zal niet gemakkelijk zijn om de discussie zo snel daarna weer open te trekken. Veel mensen zullen zich een nieuwe bloedneus willen besparen, maar dat wil niet zeggen dat wij ons best er niet voor gaan doen. Tegelijkertijd wil ik het parallelle spoor van de opwaartse druk door het meldpunt krachtig aanpakken. Als wij dit kunnen regelen, is dat een meer structurele oplossing, maar zo lang wij die niet binnen hebben, zetten wij ook in op het andere spoor.

Ik kom op de brief van de KLPD over activiteiten in het buitenland met de handhaving van de rij- en rusttijden. Ik heb al aangegeven dat de minister van Justitie hierover een antwoord zal opstellen. Mij is gemeld dat collega Hirsch Ballin en zijn makkers daar hard aan werken. De brief zal de Kamer op de kortst mogelijke termijn bereiken.

Dan de aerodynamische hulpmiddelen en de maximale maatvoering van voertuigen. Ik vind innovaties in of rond voertuigen altijd interessant. De heer Van Heugten heeft daar al vaker voor gepleit, ook voor innovaties die de verkeersveiligheid bevorderen. De innovatie waarover hij vandaag spreekt, die toeter, zo'n aerodynamische uitbouw, richt zich vooral op het gebruik van minder brandstof. Het gaat dus om een economische en qua milieu betere prestatie van het voertuig. Wij hebben ons ervan vergewist dat de Europese Commissie op de hoogte is van de voordelen, zowel economisch als qua duurzaamheid, van bepaalde aerodynamische voorzieningen. De Commissie is voornemens om deze ter discussie te stellen, maar wel binnen het raamwerk van de richtlijn. Ik ben er zelf voorstander van om de richtlijn aan te passen als blijkt dat dit soort innovaties niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Doe je dat niet, dan zou dat penny wise, maar pound foolish zijn. Onder die voorwaarde wil ik graag ruimhartigheid richting dit soort innovaties bepleiten bij de EC. Ik zal dat overigens niet alleen doen. Mijn directeur en ook de Permanente Vertegenwoordiger in Brussel zullen dat signaal afgeven. De Commissie ziet het voordeel wel, maar wil vooralsnog binnen de richtlijn blijven. Ik zal proberen om de Commissie over die drempel heen te duwen. Als het iets oprekken van de richtlijn voor dit soort zaken een optie is, ook al zal dat niet gemakkelijk zijn, dan zullen wij dat proberen. In Europa lijkt veel niet gemakkelijk, maar als je het niet probeert, dan weet je zeker dat het niet lukt.

De heer **Roemer** (SP): Het is prima dat innovaties op deze manier niet op voorhand de kop worden ingedrukt. Ik ben het zeer eens met de insteek. De minister geeft terecht aan dat wel moet worden gelet op de verkeersveiligheid. Hoe gaat de minister dat toetsen?

Minister Eurlings: Ik ben weliswaar ingenieur, maar ik heb geen enkele expertise om dat zelf te toetsen. Uit onderzoek zal moeten blijken of dit soort innovaties ook qua verkeersveiligheid de toets der kritiek kan doorstaan. Ik neem aan dat, als de Europese Commissie bereid is tot het maken van sommige uitzonderingen en de richtlijn daarvoor wil flexibiliseren, zij daar duidelijke voorwaarden aan zal verbinden, in die zin dat zo'n innovatie ook op het vlak van de verkeersveiligheid bewezen aan de

limiet moet zijn. Ik neem aan dat dit een onafhankelijk onderzoek zal worden.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik ben het helemaal met de minister eens. Het aardige van de zijwindgeleiding, die vanwege de wielkastenafscherming iets naar buiten moet komen, is dat de afscherming van de wielkasten de veiligheid voor voetgangers en fietsers juist verhoogt bij een aanrijding. Dat punt scoort dus zelfs in positieve zin. Ook is sprake van minder opspattend regenwater. De veiligheid is wat dat betreft dus niet in het geding. Wat betreft de toeter, de achteraerodynamica, moet worden gekozen voor zodanige constructies dat geen sprake is van een veiligheidsprobleem. Ik ben het eens met de inzet van de minister.

Minister **Eurlings**: Inderdaad luistert het deel achter de vrachtwagen extra nauw, maar ik heb begrepen dat, als de snelheid laag is, het apparaat automatisch inklapt. Ik ben geen expert, maar je moet wel extra voorzichtig zijn met de wielkasten. Als de gevonden oplossing een meerwaarde biedt, dan is dat des te mooier, maar de breedte neemt natuurlijk wel toe. Bij een smalle straat komen fietsers dan eerder in de verdrinking. Ik neem deze kwestie dus heel serieus, maar ik herhaal dat de Commissie zo ver nog niet is. Zij is positief, als alles binnen de richtlijn blijft. Ik zal echter proberen om de ruimte wat dit betreft toe te laten nemen. Ik constateer wel, sprekend over milieu en mobiliteit, dat met innovatie heel veel te winnen is, ook na alles wat er al is gebeurd. Dat is pure milieuwinst uit het oogpunt van klimaatopwarming, fijnstof en alles wat erbij hoort. Dat mes snijdt dus aan vele kanten.

Dan de vermaledijde besluitvorming, naar mijn mening, in het Europees Parlement om de eigen rijders onder het arbeidstijdenbesluit te brengen. Wat kan Nederland daaraan doen? Die noodkreet slaakte de heer Van Heugten. Ik heb eerder aangegeven waarom wij hierop tegen zijn. Op zichzelf klinkt het goed, maar volgens ons is die in de praktijk niet nodig en ook niet te handhaven. Het rijden en rusten is vastgelegd. Om daarnaast Europese of Nederlandse controleurs te laten controleren wanneer een chauffeur zijn administratie thuis doet, is volgens ons ondoenlijk. Ik heb ook gezegd dat het probleem van de zzp'ers is dat sommige landen iemand zzp'er noemen, terwijl hij of zij dat gewoon niet is. Als iemand altijd voor één werkgever werkt, dan kan hij wel zeggen dat hij onafhankelijk is, maar dat is hij niet. Als de werkgever tegen de man zegt dat hij geen opdracht meer krijgt als hij geen 20 uur extra wil werken, dan zal de man zich niet meer houden aan de voorschriften. Daarom heb ik aangegeven dat de landelijke wetgeving in veel landen, onder andere in Polen, moet worden aangescherpt. Wij zien er niets in om dit op deze manier Europees te regelen. Wat is de situatie? Het Europees Parlement heeft in de plenaire stemming in misschien zijn laatste vergadering in de oude legislatuur van mei 2009 een amendement aangenomen, waarmee het voorstel om eigen rijders uit te zonderen van de arbeidstijdenrichtlijn is verworpen. Echter, het Europees Parlement zelf blijft voorlopig aan zet. Wat is de procedure? Het voorstel gaat eerst terug naar het bevoegde Employment Committee, de werkgelegenheidscommissie. Zij zal het voorstel opnieuw moeten bekijken. Ik heb het dan over de commissie in nieuwe samenstelling, na de verkiezingen, als men weer bij elkaar is en alle commissies zijn ingedeeld. Men kan de plenaire verwerping dan bevestigen. Men kan het Commissievoorstel ook geheel overnemen, of nieuwe amendementen ter stemming brengen en aannemen. Daarna volgt wederom een plenaire bespreking en stemming. Het voorstel gaat dus eerst naar de commissie en dan weer terug naar de plenaire vergadering. Qua timing is er bij dit soort zaken altijd sprake van een zogenaamde cooling down, een soort afkoelperiode van ongeveer twee maanden. In verband met de verkiezingen gaat die periode langer duren. Uit ervaring weet ik dat het ook nog wel even duurt voordat in Europa is bepaald

welke Europarlementariër in welke commissie terecht komt. Het comité heeft overigens altijd de mogelijkheid om meer tijd te vragen. Het nieuwe EU-Employment Committee zal ook opnieuw een rapporteur moeten aanwijzen, een shadowrapporteur, zoals gebruikelijk is. Daar moeten wij op wachten. Het Europees Parlement moet zich dus opnieuw bezinnen en opnieuw zijn knopen tellen. De Raad heeft een gemeenschappelijk standpunt ingenomen en zal moeten afwachten. Alleen wanneer het Europees Parlement het voorstel in de hernieuwde lezing niet verwerpt, komt de Raad weer in beeld. Dan zullen wij met het Europees Parlement tot een akkoord moeten komen. Ik hoop nog altijd dat het Europees Parlement zich achter zijn oren zal krabben en tot een andere conclusie zal komen bij de nieuwe plenaire stemming. Dan zijn wij er gewoon uit. Dan is het gemeenschappelijk standpunt van de Raad op dit punt aangenomen. Anders zullen wij de degens moeten kruisen en moeten bezien tot welk compromis wij kunnen komen. Juist omdat het voorstel onzes inziens niet zal werken, zal ik dit voorstel ook nadrukkelijk onder de aandacht van de nieuwe Nederlandse leden van het Europees Parlement aanbevelen. Ik kom op de kabinetsreactie over het Groenboek. Ik verzoek de heer Van Heugten om daar in tweede termijn iets dieper op in te gaan, want volgens mij was er tijdens het algemeen overleg over de informele Transportraad op 22 april redelijk brede steun voor de aanpak zoals wij die voorstelden. Er werden een heleboel specifieke projecten genoemd, maar die kon ik niet in de kabinetsreactie opnemen, omdat het Groenboek zelf niet over projecten gaat. Daarin worden de voorwaarden en de kaders geschapen. Dat hebben wij toen ook met elkaar besproken. Mocht ik dus iets gemist hebben, dan hoor ik dat graag. Dan zal ik bezien hoe ik dat alsnog kan meenemen.

De heer Aptroot vroeg naar de ITS-uniformering. De Commissie wil met de ITS-richtlijn nadrukkelijk een nieuwe impuls geven aan de invoering en het gebruik van intelligente transportsystemen. Ik heb tijdens een vorige beraadslaging gezegd dat wij positief zijn. Dat is de hoofdlijn. De Kamer had daar enige twijfel over, maar wij zijn positief over deze ontwikkeling en de aanjaagfunctie die de EC wat dit betreft kiest. Ik heb Commissaris Tajani daar nadrukkelijk voor geprezen. Wij moeten echter ook beseffen dat wij een Europese dimensie keihard nodig hebben. Anders komt het niet op gang. Het behalen van schaalvoordelen voor fabrikanten vereist dat, maar het is ook nodig voor het garanderen van de interoperabiliteit voor consumenten over de grenzen heen. Er kan ook veel worden geleerd van goede samenwerking. Wij kunnen veel leren van elkaar, door gemeenschappelijke agendering en door het uitwerken van de onderwerpen in Europees verband. De oud-minister van Tsjechië, die inmiddels ook weg is – het gaat rap, ik schrik ervan – en die de Raad nog heeft voorgezet, had ongeveer 25 minuten nodig om aan te geven welke initiatieven hij vanuit Tsjechië op dit vlak voorzag. Onder de premisse dat je erin slaagt om 25 minuten heel goed naar de vertaling te blijven luisteren, wat mij toen redelijk is gelukt, kun je tijdens zo'n overleg veel van elkaar opsteken. Wat is het probleem? Het probleem is dat de richtlijn, en dat zie je in het Europese spel wel vaker, wel erg ruimhartig is opgesteld. De intentie is goed, maar de Europese Commissie kent zichzelf wel heel veel bevoegdheden toe. Ik denk dat de Commissie haar rol vooral via committologie moet invullen. Wij moeten dus ruimte laten, niet zozeer alleen aan de nationale overheden, maar vooral ook aan de marktpartijen. Er moet niet vanuit de bureaucratie in Brussel worden voorgeschreven hoe de technologie zich moet ontwikkelen. Wij hebben dat links en rechts wel eens geprobeerd, maar dan constateer je dat er heel veel eigen initiatief en innovatie is. Wij zoeken dus naar de balans. Wij zijn positief, maar we zetten het altijd wat steviger in, omdat we weten dat we in de slag met de Raad en het Parlement toch altijd een aantal veren moeten laten om ergens uit te komen. Dat hoort er ook een beetje bij. Ik heb geen enkel signaal gekregen van Tajani of zijn mensen dat men het Nederlandse

standpunt en dat van veel andere landen niet begreep. Diverse collega's, ook Hoon, hebben zich heel nadrukkelijk in deze richting uitgesproken. Dat beeld werd vrij breed beleefd.

Het busvervoer. Ik ben in algemene zin een groot voorstander van het versterken van de rechten van passagiers. Ik vind de hoofdlijn van het initiatief van de Commissie positief. De vraag is wel hoe ver je hierin wilt gaan. Wij zitten in Nederland zelf op veel vlakken heel erg goed. De Arriva's, de Connexions, de Obuzzen en de Veolia's hebben het met hun passagiersrechten behoorlijk goed voor elkaar. Wij doen het dus goed. Onze regels zijn gewoon goed. Ik wil daarom voorkomen dat die maatschappijen worden gedwongen om zich in een totaal andere format te voegen. De overgangsfase brengt heel veel administratieve lasten met zich, heel veel extra gedoe. In het algemeen, maar zeker in deze tijd moeten wij er heel erg voor oppassen om bedrijven onnodig met al die bureaucratie te confronteren als dat inhoudelijk niet nodig is, omdat men het al goed doet. Daarom heeft het onze voorkeur om het stads- en streekvervoer en het besloten nationale busvervoer te regelen via nationale regelgeving. Nederland heeft bewezen dat wij daar zelf heel goed in kunnen voorzien. Voor het internationale vervoer willen wij de Europese richtlijn geldend laten zijn. Dat is mijn hoofdinsteek. Wij zijn er overigens nog lang niet wat dit betreft. Het Tsjechische voorzitterschap heeft een aantal opties gepresenteerd. Die zijn allemaal ruimer dan wij willen. Ik kan niet zeggen hoe wij er uitkomen, maar ik heb wel willen aangeven hoe ik erin sta. Ik focus op het internationale. Er wordt nu ook gesproken over de lange afstand nationaal, omdat dit ook moet worden geregeld. Bij een lange afstand denk ik aan 400 kilometer en meer. Dan komen wij er goed uit. Ik weet overigens niet of dat de definitie is die het ook niet al te grote Tsjechië tot zich wil nemen, maar ik probeer zo ver als mogelijk is in onze richting te komen.

Ik kom bij de verbinding tussen Rotterdam en Genua. Wij hebben die besproken. Het is een belangrijk akkoord over het ERTMS per 2015. Men gaat daar force majeure mee aan de slag. Zwitserland en Nederland lopen op dit vlak voorop, met alle problemen van dien. Ik wijs wat dat betreft op de hogesnelheidslijn. Er zijn ook positieve kanten, want met de Betuwe-route werkt het wel. De rest volgt. Toen wij met de vier landen bij elkaar zaten, viel het mij positief op dat er niet alleen werd gesproken over het ERTMS – daarmee is er eindelijk duidelijkheid, want de handtekeningen zijn gezet – maar dat er ook gewag werd gemaakt van verdere investeringen. Het gaat niet alleen om de nieuwe Brenner-tunnel in Zwitserland, die een megatunnel wordt. Ook in Italië gaat men stevig investeren in meer capaciteit, evenals in Duitsland waar men eerst het stuk vanaf de Nederlandse grens naar het zuiden en het stuk tussen de Zwitserse grens en een stuk naar het noorden zal aanpakken om de capaciteit te vergroten. Dat gaf mij een goed gevoel. Iedereen erkende, ook toen de Belgische en Franse vertegenwoordigers aan tafel zaten en de discussie breder werd, dat deze corridor, Rotterdam–Genua, de eerste zal zijn waarmee het railvervoer, het goederenvervoer over de rail, zich internationaal zal moeten bewijzen. Het is prima dat wij een voorloperfunctie vervullen. Daar kan Rotterdam alleen maar van profiteren.

Wij willen natuurlijk ook verder. De verbinding Rotterdam–Berlijn–Warschau is ook van belang. Ik heb daarover al gesproken met mijn Poolse collega. Wij gaan samen onderzoek doen naar die corridor. Wij gaan kijken naar de mogelijkheden. Polen zit net zoals Nederland niet zo heel stevig in de centen in deze tijd, maar mijn collega was toch genegen om samen met mij te bezien of wij dat onderzoek kunnen oppakken. Het is een Pools belang, maar ook een Nederlands belang. Wij moeten proberen om ook die corridor te verstevigen.

De heer **Roemer** (SP): De minister geeft een heel breed antwoord. Je moet dan altijd goed luisteren naar wat hij precies zegt. De minister zegt

dat hij prioriteit geeft aan de Betuwelijn. Vanuit het zuiden wil Duitsland hetzelfde doen. Als dat dezelfde prioriteit is die Nederland geeft aan de IJzeren Rijn, dan weet ik wel zo ongeveer welke prioriteit dat is. Het is mooi om dit zo te zeggen, maar betekent dit dat er over drie maanden wordt begonnen met de bouw, of wordt pas over twaalf jaar begonnen met het denken? Wat houdt die prioriteit precies in? Dit is heel vaag. Daar heb ik niet zoveel aan.

Ik zei zojuist ook over het ERTMS dat ik hoopte dat het bij die lijn sneller gaat dan de genoemde zes jaar. De minister knikte toen non-verbaal, maar in zijn antwoord hoorde ik dat niet terug.

Minister Eurlings: De heer Roemer stelde volgens mij dat het niet aan gaat dat men nog zes jaar gaat wachten om pas op het allerlaatste moment zaken te doen. Die zorg heb ik volgens mij weggenomen, want ik heb echt het gevoel dat men er force majeure mee aan de slag gaat en dat men wil doorpakken. Ik heb eerder al aangegeven dat de blokverdichting aan de grens van belang is voor de IJzeren Rijn. Duitsland heeft dat in Leipzig nogmaals bevestigd in het kader van de Betuweroute. Daar wordt dus aan gewerkt. Dat geldt ook voor het derde spoor. Men ging nu echter verder door te stellen dat men in deze tijdspanne, waarin het ERTMS overal moet gaan functioneren, ook verder wil werken aan de capaciteit. Dat is daar minder complex dan bij de IJzeren Rijn, want dit spoor is gewoon in gebruik. Er moet slechts capaciteit bij als je met al die treinen zonder problemen over het tracé wilt komen, want over twee jaar rijden er ook veel meer treinen over de Betuweroute. In die zin moet het echt een autosnelweg voor goederenvervoer worden. Ik vond dat een positief teken. Niemand had ernaar gevraagd, maar de Duitse staatssecretaris Grossmann begon er uit zichzelf over. De Italiaanse staatssecretaris Castelli kwam met plannen om juist nu in deze corridor te investeren. Ik vond het ook prima dat wij in Genua waren. Er was veel Italiaanse pers. Wij konden aantonen hoe belangrijk de corridor naar Rotterdam ook voor Italië is. Inhoudelijk, maar ook strategisch was dat van belang, ook voor ons. Volgend jaar vindt de bijeenkomst in het Rotterdamse plaats. Dan komen de ministers deze kant op. Dan zullen wij bezien hoe het staat met de voortgang en dan zullen wij controleren of er gevolg wordt gegeven aan een en ander. Zo willen wij de druk op de ketel houden.

Maken wij vorderingen met de IJzeren Rijn? Nog niet zo erg. Ik wacht momenteel op de reactie van mijn Belgische counterpart Steven Vanackere over hoe hij staat ten opzichte van de openbaarheid, maar die reactie is nog niet officieel binnen. Nu hij het verkiezingscircus achter zich heeft gelaten, zal ik hem op de kortst mogelijke termijn over de kwestie bellen. De Kamer weet dat wij hebben afgesproken dat wij er samen over besluiten. Ik heb op zijn zachtst gezegd niets tegen openbaarmaking, maar ik moet de verhoudingen wel een beetje in de gaten houden. Ik ga er overigens nog steeds voor, met alle zorgvuldigheid in de richting van België, om het alternatieve tracé in beeld te houden. Ook daarover heb ik zowel met de Duitse minister als de Duitse staatssecretaris gesproken. Ik merk dat Duitsland enthousiaster is geworden, maar uiteindelijk zijn hiervoor drie landen nodig. Dat wil zeggen dat ook België die stap moet zetten. Ik heb dat nogmaals aangegeven in de richting van Etienne Schouppe die ik in Leipzig heb ontmoet. Ik heb hem meegegeven dat, als België een dergelijke mega-investering doet, het dan ook goed moet gebeuren. Ik geef wat dat betreft dus nog niet op. Wij gaan ermee verder, hoe moeilijk het ook is.

Dan de infractieprocedure met betrekking tot de 48-urige werkweek. Het klopt dat de Commissie de Nederlandse overgangperiode niet accepteert. Zij is van mening dat Nederland ruim voldoende tijd heeft gehad voor een correcte en verantwoorde implementatie van de 48-urige werkweek voor beroepschauffeurs. Momenteel vindt intensief plaats tussen Nederland en de Europese Commissie. Dat gebeurt in goede harmonie. Ik

heb er ook al met de Eurocommissaris over gesproken. Mijn beeld is dat, als Nederland binnen afzienbare tijd de wetgeving alsnog implementeert, de Commissie bereid zal zijn om de infractieprocedure stop te zetten. Informeel heb ik ook al een signaal in deze richting gekregen. De sector is nadrukkelijk bij dit traject betrokken. Ik hoop dat, als wij snelheid maken, wij op de kortst mogelijke termijn de officiële bevestiging van het stopzetten van de infractieprocedure zullen verkrijgen. Ik heb goede hoop wat dat betreft.

Wij gaan zeker niet nog eens zes jaar wachten op het ERTMS. Er is jarenlang gekeken naar welke versie het moet worden. Nu moet er force majeure vooruit worden gegaan.

Over de CCR-regels en het standpunt van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat merk ik het volgende op. Ik ben altijd bereid een lans voor haar te breken. Geen misverstand daarover. Ik zal de staatssecretaris verzoeken om schriftelijk in te gaan op de kwestie van de CCR-regels in de richting van de Kamer.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben de staatssecretaris daarover al verschillende keren gesproken, zelfs in een plenair debat. Zij heeft steeds aangegeven dat de CCR-kwestie erg lastig is en dat zij daar niet over gaat. Nu de kwestie vanuit de sector fors wordt ondersteund, hoor je al signalen over mogelijk uitstel van de invoering van de CCR-regels. De steun van de minister bij zo'n informeel overleg of op informele momenten bij het overleg kan dan heel veel goeds doen. Ik heb dus geen behoefte aan een brief van de staatssecretaris. Ik wil een toezegging van de minister dat hij zich er hard voor gaat maken dat de CCR-regels niet worden uitgesteld, maar afgesteld. Die kwestie brengt namelijk heel veel kosten voor ondernemers met zich, terwijl de effecten voor de meesten gering zijn. Dit is dus niet reëel. Ik wil gewoon de steun van de minister.

Minister **Eurlings**: Het laatste inzicht van de staatssecretaris over deze ontwikkeling hebben wij nu niet paraat. Ik leg de kwestie bij haar terug. Dan kan zij erop terugkomen in de richting van de Kamer. Ik proef uit de reactie van de heer Roemer dat hij ervan uitgaat dat de staatssecretaris zijn lijn volgt. Dan spreekt het vanzelf dat ik die lijn met kracht zal uitdragen in Europa. Wij trekken wat dat betreft één lijn.

De heer **Roemer** (SP): Maar volgende week of de week daarop volgt nog een debat over de kwestie.

Minister **Eurlings**: Dat is ook de reden van mijn voorzichtigheid. Ik laat het aan de staatssecretaris om haar lijn te bepalen. Zo zijn de verhoudingen.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan mij daar iets bij voorstellen, maar ik hoop wel dat wij duidelijkheid krijgen voor dat overleg. De brief aan de Kamer mag van mij een korte zijn, maar ik wil wel weten of daar iets mee gebeurt.

De **voorzitter**: Dat betekent dat u eerst duidelijkheid wilt over de regeling. Daarna hebben wij er nog een AO over, maar als er duidelijkheid is, hebben wij dat overleg misschien niet nodig.

Minister **Eurlings**: Deze kwestie staat absoluut niet op de agenda van de Transportraad. Anders was ik dat wel in mijn dossiers tegengekomen bij de voorbereiding. Het debat is over een aantal weken. Het lijkt mij goed dat ik de staatssecretaris het signaal geef dat die kwestie speelt. Dan kan zij er snel mee aan de slag.

De heer **Roemer** (SP): Dat snap ik, maar ik doe toch nog een poging. Deze kwestie speelt momenteel heel erg in Europa, ook als het gaat om de CCR-regels. Bij iedereen is het in discussie, ook bij de brancheorganisaties. Het leeft dus. Wij hebben nog niet de kans gehad om er eerder met de staatssecretaris over te spreken, maar zij heeft wel aangegeven dat zij er niets aan kan doen, al was ze er ook niet principieel op tegen; ik formuleer het voorzichtig. Juist bij een kwestie als de CCR-regels is het van ongelooflijk groot belang dat de informele momenten worden gebruikt om daar met de Europese collega's over te spreken. Het staat bij de Transportraad niet op de agenda. De kwestie kan dus niet op de officiële agenda worden geplaatst, maar de minister kan er toch over spreken met zijn Duitse, Belgische en Franse collega's, want misschien kan er samen worden opgetrokken. Misschien kan er richting de CCR druk worden uitgeoefend. De minister kan dat doen als hij daar is. Natuurlijk moet hij dat van te voren afstemmen met de staatssecretaris, maar dat kan vanavond nog.

De **voorzitter**: Ik ben het met de minister eens dat de kwestie nu niet op onze agenda staat, maar uiteraard lopen er informele lijnen. Dat geldt voor de Kamer, maar ook voor de minister. Het lijkt mij helder dat de minister daarover overleg pleegt.

Minister **Eurlings**: De CCR is een aparte organisatie. In die zin komt de kwestie niet aan de orde, maar ik zal nagaan wat de laatste inschatting van de staatssecretaris is. Als zij denkt dat er wel degelijk sprake is van «opportunities» in de lijn zij die voorstaat, zal ik bezien of ik daar bilateraal iets aan kan doen. Ik zal haar ook vragen of zij aanleiding ziet, gelet op het beeld dat de heer Roemer schetst, om de Kamer nader te berichten over de laatste ontwikkelingen. Laten wij het zo afspreken.

Dan iets over de steun van de lidstaten voor een beperking van de zeggenschap van de Commissie als het gaat om de beheersstructuur met betrekking tot de Europese GNSS-programma's. De Commissie wil in de raad van bestuur evenveel zeggenschap als de lidstaten. Wij willen de Commissie alleen meer zeggenschap geven over aspecten die de uitvoering betreffen van de aan haar toebedeelde bevoegdheden. Wij willen daar precies in zijn. Als de Commissie bevoegdheden heeft, kan zij toezien op de uitvoering ervan. Op veiligheidsgebied betreft het bijvoorbeeld aspecten die zijn gerelateerd aan de bouw van het systeem, maar niet de uitvoering van maatregelen in geval van dreigingen op het gebied van vrede en veiligheid in de operationele fase. Daar willen wij scherp in blijven. Het moet helder zijn wie waarvoor verantwoordelijk zal zijn. Er is geen directe link tussen ITS, het Actieplan Intelligente Transport-systemen en Anders Betalen voor Mobiliteit. De Europese condities voor tolheffing worden geregeld via het Comité Télépéage, de interoperabiliteit van tolsystemen, en via de Richtlijn Eurovignet en de herziening daarvan. Uiteraard houdt Nederland in dit comité een stevige vinger aan de pols. Overigens stelt de Commissie in het actieplan zelf dat er mogelijkheden zijn om aan de tolheffing zogenaamde diensten van toegevoegde waarde te koppelen. Bijvoorbeeld aan de invoering van de On Board Equipment, het kastje in de auto om tol te kunnen heffen, zouden andere ITS-services kunnen worden gekoppeld. Dan komen ze weer samen. De Kamer weet dat de Nederlandse regering met de door de heer Aptroot vermaledijde kilometerprijs wel erg probusiness is, want wij willen de ruimte geven aan het Nederlandse bedrijfsleven, vooral gelet op de innovatie, om die toegevoegde services te koppelen aan het tolsysteem. Wat dat betreft wordt de meerwaarde hiervan in Europa gezien.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat probusiness-gedoe. Een aantal bedrijven zal waarschijnlijk de buit van al die miljarden binnenhalen die het systeem gaat kosten, maar de 800 000 andere ondernemingen zijn er

niet erg gelukkig mee. Als de minister echt probusiness wil zijn, dan trekt hij deze ellende alsnog in. Geen kilometerheffing!

Minister **Eurlings**: Wij opteren voor een open systeem, waarin later nieuwe partijen kunnen toetreden. Het klopt dus niet dat slechts een paar partijen de koek krijgen en houden. Dit apparaat leert ons verder veel voor de toekomst. Ik ben een echte Apple-freak, maar volgens mij worden steeds meer mensen dat. Het gaat niet alleen om dit apparaatje. Het gaat om meer dan een miljard downloads van programma's die hier allemaal op draaien. Dat is ook innovatie. Voor de innovatie kan dit wel degelijk heel wat betekenen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is prima dat er freaks zijn, maar de echt belangrijke bestuurlijke besluiten moet je niet overlaten aan freaks, maar aan mensen met een nuchter en gezond verstand.

Minister **Eurlings**: Ik concludeer hieruit dat de heer Aptroot mij die positieve kwaliteiten niet toedicht. Mij rest wat dat betreft slechts zwijgen. Ik accepteer de mening van de heer Aptroot, maar ik heb er mijn eigen mening over.

Ik kom bij Galileo. Waarom is Nederland bang voor het verliezen van zeggenschap over het commerciële deel? De lidstaten willen zeggenschap houden over de accreditatie, het beoordelen of het systeem veilig is en de commerciële potentie van het systeem, ook vanwege de dekking van de exploitatiekosten. De Commissie wil, ook op de genoemde onderwerpen, in de raad van bestuur precies evenveel stemrecht hebben. Maar wij willen, daar wij verantwoordelijk zijn, het primaat hebben, ook op de naleving. Daar moeten wij scherp in zijn. Ik houd niet zo van structuren waarbij iedereen evenveel zeggenschap heeft, terwijl niet meer helder is wie waarover gaat. Dat lijkt mij in dit verband niet goed.

Dan de Ten-T-aanvragen, ook in het kader van ITS. De Commissie heeft een Call for proposals gepubliceerd met een extra budget van 1 mld. in het kader van het EU-pakket crisismaatregelen. In deze call zit een budgetlijn voor ITS-roads. Welke Nederlandse projecten zijn ingediend? Ik heb al eerder aangegeven dat in het kader van het economisch herstellfonds een bedrag van 500 mln. beschikbaar is. Dat fonds is opgericht om onmiddellijke stimulering te bereiken voor de Europese economie door infrastructuurle investeringen te versnellen. Projecten dienen in 2009 of 2010 aan te vangen en voor het eind van 2010 ten minste voor de helft meetbaar aan uitgegeven euro's te zijn gerealiseerd. Nederland heeft in dit kader onder andere een aanvraag ingediend voor een subsidie van 15 mln. voor de ondertunneling van de A2 bij Maastricht en van 9,5 mln. voor het optimaliseren van de spoorverbinding Haven Amsterdam richting het Europese achterland. Bovendien is Nederland mede-indiener van een aanvraag voor een subsidie voor KLM-Cityhoppers die dienen te worden uitgerust met een datalink. ITS maakt geen deel uit van het economisch herstellfonds, maar van het Ten-meerjarenprogramma. Nederland is in het kader van het langetermijntraject mede-indiener van een subsidie voor het ITS-programma Easyway. Easyway vraagt voor 2010 en 2011 maar liefst 100 mln. aan, waarvan ongeveer een 25-ste deel in Nederland zal neerslaan. De Kamer weet dat Easyway een Europees platform is, opgericht om binnen Europa te werken aan de echte harmonisatie van de ITS-ontwikkelingen. Dan het sectoraal rijverbod in Oostenrijk. Ik heb mij daar in het bilaterale contact met minister Tiefensee zeer negatief over uitgelaten. Duitsland was het inhoudelijk met ons eens. Ik vond dat belangrijk, want Duitsland grenst ook aan de Alpen. Het is belangrijk dat wij Duitsland aan onze zijde houden. Wij hebben een goede discussie gehad. Duitsland is er ook op tegen. Duitsland volgt de lijn van de Commissie ook. Wij tekenen mede beroep aan. Wij voegen ons ook in de desbetreffende Hof-zaak, zoals dat officieel heet. Dat doen wij, omdat het belemmeren van vervoer zonder

alternatief volgens ons niet de juiste weg is. Ik kan mij een interessant interruptiedebat met mevrouw Roefs op dit punt herinneren. Wij zijn heel erg voor het vergroenen van het wagenpark, maar dit heeft minder te maken met actuele vervuiling. Dit is het blokkeren van een bepaald soort vervoer. Als wij zo beginnen in Europa, dan wordt het echt een ratjetoe. Dan is niet alleen de economie, maar uiteindelijk ook het milieu de grote verliezer. Geen lappendeken dus van allerlei regionale initiatieven. De Duitse Maut. Volgens onze informatie voldoet Duitsland op dit moment aan de huidige Eurovignetrichtlijn. Het is een hoog tarief, maar niet te hoog volgens die richtlijn. Toekomstige verhogingen zullen moeten worden getoetst aan de Eurovignetrichtlijn. Ik kan mij eerdere interruptie-debatten met de heer Aptroot en de heer De Krom hierover herinneren. Ik ben er heel scherp op, want er mogen geen gekke dingen gebeuren met de Eurovignetrichtlijn, geen idiote bandbreedtes. Ik ben ervoor dat er iets Europees komt om te voorkomen dat sommige landen idiote dingen gaan doen. Je moet er een begrenzing opzetten. Ik hoop dat de nieuwe richtlijn wat dat betreft scherp genoeg is. Volgens onze informatie past wat Duitsland nu doet met de opgehoogde Maut nog wel binnen de Eurovignetrichtlijn. Ik waag wel te betwijfelen of de laatste verhoging een populaire maatregel is. Bij de start van de logistieke beurs in München was er een symposium waarbij nogal wat reactie uit de zaal loskwam toen de Duitse minister erover sprak. Dat was een levendig moment.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat zou elders ook wel eens kunnen gebeuren als het zover is. Los daarvan, als het onafhankelijke onderzoek klopt, dan is de Maut twee keer het bedrag dat normaal gesproken kan worden toegerekend aan het vrachtverkeer. Het dekt niet alleen de kosten, het is het tweevoudige daarvan. Het kan toch niet waar zijn dat Nederland dat acceptabel vindt en dat Europa dat ook acceptabel vindt?

Minister **Eurlings**: Volgens onze informatie voldoet de verhoging aan de Eurovignetrichtlijn, maar ook al is dit geregeld, als bijvoorbeeld de sector in Duitsland dat niet passend vindt, dan kan men bij de Europese Commissie bezwaar aantekenen. Dan wordt er recht over gesproken. Dan valt er een verdict. Wat dat betreft heeft de sector met Europa in de hand meer rechten en meer houvast dan wanneer Europa totaal geen lijn zou trekken op dit punt, want dan zou ieder land zelf tot in het oneindige door kunnen gaan. Wij spreken nog wel een keer over de tarieven in Nederland, maar dan zal het een iets ander verhaal zijn. Wat dat betreft zie ik een en ander met vertrouwen tegemoet.

De implementatie van het derde spoorpakket loopt vertraging op. Dit wordt veroorzaakt door de grote omvang en complexiteit van de wet- en regelgeving die voor de implementatie van de richtlijn nodig is. De implementatie zal in de loop van 2010 zijn afgerond. Het derde pakket bestaat uit de richtlijn personenvervoer per spoor, implementatie per 4 juni dit jaar, de richtlijn certificering machinisten, implementatie per 4 december 2009, en de verordening rechten en plichten van reizigers, implementatie per 3 juni 2010. Wat zijn de mogelijke risico's? De aangepaste wetgeving is momenteel nagenoeg gereed en wordt op korte termijn aangeboden aan de ministerraad, de Raad van State en het parlement. De planning is dat de aangepaste wetgeving samen met de aangepaste onderliggende besluiten en de regeling uiterlijk 1 augustus 2010 zijn ingevoerd. Hoewel de richtlijnen te laat worden geïmplementeerd, is de verwachting dat de Commissie pas toe is aan het starten van de infractieprocedure nadat Nederland de benodigde wetgeving heeft geïmplementeerd. Ook wat dit betreft ziet het er niet superslecht uit.

De heer **Roemer** (SP): Hoe staat het met de parkeerplaatsen rondom Venlo?

Minister **Eurlings**: Ik heb de Kamer daar recent een brief over geschreven. Daarin heb ik de openstaande opties aangegeven. Er wordt samen met de regio bekeken wat de minst slechte oplossing is. Ik zal er zo snel mogelijk bij de Kamer op terugkomen. Het spijt mij te moeten zeggen dat ik geen enkele hoop heb dat Duitsland nu ineens vrachtauto's over de grens laat rijden. Ik heb dat verschillende malen geprobeerd, ook los van Venlo. Ik heb gesuggereerd om de vrachtwagens een paar kilometer verder te laten rijden, tot de eerste parkeerplaats, maar het antwoord was gewoon: njet, 100% neen. Kijkend naar de huidige Duitse regeringsconstellatie zit deze kwestie totaal op slot. Ik vind dat jammer, want ik vind eigenlijk dat zo iets Europees moet gebeuren. Los daarvan moet je aan de grens ten minste enige coulance hebben, want bij ons is de kwestie qua verkeersveiligheid onacceptabel. Ik heb dat gezegd in heel stevige bewoordingen, maar men bewoog geen meter. De grens is de grens. Wat dat betreft zullen wij moeten kijken naar een alternatieve voorziening in Venlo for the time being.

Dan de truckrun. Ik heb hierover intussen contact gehad met zowel minister Tiefensee van Duitsland als Etienne Schouppe van België. Ik kan nog geen resultaat melden, maar bij Etienne Schouppe is de belangstelling wel gewekt. Hij zou bezien of wij elkaar onderling vrijstelling kunnen geven. In Duitsland is dit fenomeen voor zover ik weet niet of nauwelijks bekend, maar toch was Tiefensee zeer geïnteresseerd. Hij zou zich er nader in verdiepen en hij zou bezien of hij wat dit betreft samen met ons zou kunnen optrekken. Ik vond dat een heel positieve reactie. Hij reageerde ook heel spontaan. Hij vond dat, als het enigszins mogelijk is, wij het gewoon moeten doen. Ik heb dus goede hoop dat wij hier stapje voor stapje verder komen. Ik houd de Kamer op de hoogte van de verdere ontwikkeling.

De heer **Roemer** (SP): Ga zo door, minister. Dan nog iets over de parkeerplaatsen rondom Venlo. Eigenlijk geeft de minister exact hetzelfde antwoord als maanden geleden. Toen heb ik dezelfde zorg geuit. De minister antwoordde dat hij ermee bezig was en dat er natuurlijk een plek moest worden gevonden. Het is spijtig dat het net over de grens niet lukt. Ik beschouw dat nu definitief als een feit. Een feit is ook dat er voor 1 september een vervangende en veilige parkeervoorziening moet zijn geregeld rondom Venlo en de A67, ook al zit de vakantie daar nog tussen. De minister horend, begin ik mij nu echt zorgen te maken. Wij zitten dicht tegen de vakantie aan, maar er zijn nog steeds geen plekken gevonden waar de voorziening zou kunnen worden gerealiseerd. Er is wellicht geld, maar er is geen plek.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer haalt deze kwestie terecht aan. Ik heb in mijn brief aangegeven dat het nog op een aantal plekken zou kunnen. Wij willen op de kortst mogelijke termijn met de regio tot een definitieve keuze komen. Er moet inderdaad iets worden geregeld. Ik zit erachter aan. Bij dit soort processen speelt wel mee dat geen enkele tijdelijke oplossing voor de omgeving ideaal is. Alles heeft zijn keerzijde, maar de grootste keerzijde is als je niets regelt, want dan loopt het echt uit de hand. Wij zullen het bestaande emplacement zo snel mogelijk upgraden, zodat dit weer breed toegankelijk is. Het proces is niet gemakkelijk, maar wij moeten een knoop doorhakken.

De heer **Roemer** (SP): Heeft de Kamer informatie hoe het wordt geregeld voordat de schop de grond ingaat? Zegt de minister dat toe?

Minister **Eurlings**: Als er een keus is gemaakt over de locatie zal ik de Kamer informeren.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik heb nog iets over de laatste kwestie. Ik vind het prima dat er wordt geprobeerd om iets te regelen. Het gaat echter vooral over het inkomend verkeer vanuit Duitsland. Dat moet net over de grens in Venlo op een nieuw emplacement terecht kunnen. Mijn fractie vindt het belangrijk dat wij op 1 september beginnen, of er nu wel of niet sprake is van een duidelijke oplossing. Het is belangrijker dat er een definitieve en goede oplossing komt dan dat wij de zaak nu laten wachten op een mogelijke tijdelijke oplossing. Ik mag het niet misschien niet hardop zeggen, maar wij lossen wel de problemen van Duitsland hier op. Als wij niets regelen, gaan veel chauffeurs zelf wel in Duitsland staan, want ergens anders kunnen ze dan niet terecht. Ik snap dat er op de A67 tot ver in Brabant problemen zijn, maar voor de CDA-fractie staat voorop dat de schop op 1 september de grond in gaat.

Ik heb ook nog een vraag over de rij- en rusttijden. Mijn fractie blijft het opnemen voor de eigen rijder in Nederland. Ik dank de minister voor zijn pogingen om de beboeting en de handhaving te harmoniseren. Ik snap het effect van het bloedneusdebat, maar er zijn ook heel veel chauffeurs die elke dag onderweg een bloedneus oplopen bij de controles die ze krijgen. De minister is in overleg met de branche om te bezien hoe er in de interimperiode moet gaan worden gewerkt om uit de infractieprocedure met de EU te komen. Wil de minister toezeggen dat hij de Kamer schriftelijk blijft informeren over de ontwikkelingen? Wil hij ons voor het volgende AO over de Transportraad informeren over de laatste stand van zaken?

Dan nog iets over de aerodynamica van vrachtwagens. Op welke termijn verwacht de minister dat er resultaten op dat punt kunnen worden geboekt? Het bedrijf vraagt zich namelijk af of het bezig is met het trekken aan een dood paard, of dat het bezig is met iets waar muziek in kan zitten. Kan de minister daar concreet een afspraak over maken?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben het met de heer Van Heugten eens dat de parkeerproblematiek heel belangrijk is, maar het verbouwen van de A67 moet in ieder geval doorgaan. Dat blijft een prioriteit. Ik ben wat betreft de Duitse Mauttarieven teleurgesteld. Ik vind dat de minister daar wat gemakkelijk overheen stapt. De tarieven zijn kennelijk het dubbele van wat ze zouden moeten zijn. Voor het Nederlandse bedrijfsleven is dat heel schadelijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik kom nog even terug op de gelijke passagiersrechten. Ik heb hier een persbericht bij mij. Dat gaat over wat er in Europa is besloten. Het bericht eindigt met: «Europarlementsleden vinden dat lidstaten de mogelijkheid moeten hebben om stedelijke, voorstedelijke en regionale vervoersdiensten, zowel schepen als bus- en touringcarondernemingen, vrij te stellen van deze verordening, als die lidstaten voor een vergelijkbare bescherming van de passagiersrechten zorgen». Dat klopt met wat de vorige keer naar voren is gebracht. Die rechten betreffen vier zaken, compensatie bij vertraging of annulering, voorschotten in geval van overlijden of letsel, overmacht en rechten van mensen met een handicap of met een beperkte mobiliteit. Ik realiseer mij dat ik niet echt een overzicht heb van hoe wij dit in Nederland hebben geregeld. De minister stelt dat het bij het stads- en streekvervoer en bij het besloten busvervoer heel goed is geregeld. Ik heb die indruk ook, maar ik zou graag op een rijtje hebben hoe het specifiek zit met deze rechten van de passagiers.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik wil mij echt blijven inzetten voor een tijdelijke oplossing voor de A67, maar ik ben het eens met iedereen die zegt: 1 september is 1 september, dan moet de schop de grond in. Ik onderschrijf die stelling, ook vanwege het belang dat de Kamer altijd heeft gehecht aan de veiligheid van de voorziening daar en alles wat ermee te

maken heeft. Wij hebben de regio wel nodig, want het betekent nogal wat. Ik zal de Kamer informeren zodra er duidelijkheid is over de keuze voor de tijdelijke voorziening. Ik hoop dat ik dat snel kan doen, maar hoe sneller hoe beter, want er moet nog het nodige gebeuren. Ik ga ook uit van de datum van 1 september. Wij moeten wat dat betreft niet treuzelen.

De heer **Roemer** (SP): Misschien is het ten onrechte, maar ik heb het gevoel dat de indruk bestaat dat ik heb getornd aan de datum van 1 september, maar dat is niet juist. Wij hebben nu de tijd en de ruimte om iets tijdelijk te regelen. Daar moeten wij ons nu voor inzetten, maar 1 september is ook voor mij 1 september, want ook ik hecht aan die belangrijke en veilige parkeerplaatsen.

Minister **Eurlings**: Zo had ik u ook begrepen. Wat dat betreft is er geen verschil tussen de diverse woordvoerders.

Dan de rij- en rusttijden van zzp'ers. De heer Van Heugten heeft het kabinet daarbij aan zijn zijde. Wij hopen dat het Europees Parlement, eenmaal teruggekeerd van het verkiezingsreces, op zijn schreden terugkeert. Als dat niet het geval is, dan zullen wij ons vanuit de Raad stevig opstellen, want deze kwestie is echt oncontroleerbaar. Je moet toch niet willen dat iemand die echt een zelfstandige is thuis wordt gecontroleerd of hij 's avonds laat de Privé zit te lezen of de Elsevier of even wat administratie onder de leeslamp zit te doen. Dat is echt een onbegaanbare weg. Waarschijnlijk is de kwestie om een goede reden geboren, maar dit is niet het goede instrument.

Ik zal de Kamer informeren over de infractieprocedure zodra daarover nieuws is te melden. Ik heb goede hoop dat wij er uitkomen met de Euro-commissaris.

Dan de toeter en de innovaties. Ik sta daar echt positief tegenover. Ik zie ook beweging bij de Europese Commissie. Men ziet de meerwaarde juist van aerodynamica, maar het zal nog wat vergen om de Commissie zover te krijgen dat ze over de grens van de richtlijn heen extra dingen toestaat. Ik ga mij daar hard voor maken, maar er is veel nodig om wat dat betreft iets te bereiken. Daarom is het van belang dat het bedrijf het een tijdje kan volhouden. Nederland is één van de 27 landen. Ik kan dus geen garantie op resultaat geven, zeker niet op zeer korte termijn. Ik doe er wel mij best voor. Wij spreken elkaar geregeld. Ik zal de Kamer op de hoogte houden. Ik ben niet voornemens om onze sector zo te belasten als in Duitsland gebeurt. Duitsland is echter Duitsland. Ik kan alleen iets doen als men volgens onze informatie de Europese regels schendt. Dat is echter niet het geval. Iedere transporteur in Duitsland kan, als hij denkt dat het wel zo is, bij de Commissie zijn beklag doen. Dan zal hij zeer serieus worden genomen. Wij hebben wel eens eerder gediscussieerd of wij wat dit betreft überhaupt naar een nieuwe Europese richtlijn toe moeten, maar als wij een goede richtlijn krijgen die niet te veel «opdruk» toelaat, dan is dat een soort Europese stop op allerlei landelijke plannen. Denk aan Karinthië en de wilde woeste ideeën die ook in het tijdperk na Jörg Haider uit die regio opborrelen.

Dan de gelijke rechten. Onze insteek om een en ander te beperken tot het internationale besloten vervoer komt alleen voort uit onze overtuiging dat bijvoorbeeld in ons stads- en streekvervoer de rechten goed zijn geregeld. Daar gaat het goed. Anders zadelen wij de busbedrijven weer op met allerlei administratieve procedures om weer te vallen onder de nieuwe richtlijn, met ongeveer hetzelfde resultaat. Ik zeg de Kamer toe dat ik schriftelijk terugkom op de manier waarop op dit moment in die gedeeltes van het busvervoer de rechten zijn geregeld.

Toezeggingen

- De minister zal met de staatssecretaris overleggen over de Nederlandse inzet ten aanzien van de technische eisen aan binnenvaartschepen van de CCR. Hij zal, indien opportuun, deze inzet in informele contacten met collega's tijdens de Transportraad bepleiten. Hij zal tevens de staatssecretaris vragen of het nuttig is de Kamer te informeren over de stand van zaken op dit dossier, vóór het algemeen overleg Binnenvaart en waddenveren d.d. 30 juni 2009.
- De minister stelt de Kamer op de hoogte van de tijdelijke voorziening die bij de A67 bij Venlo getroffen zal worden voor beveiligde parkeerplaatsen, zodra daarover overeenstemming is met de regio.
- De minister zal de Kamer informeren zodra er nieuws is over de infractieprocedure die de Europese Commissie tegen Nederland is begonnen inzake de 48-urige werkweek.
- De minister zal de Kamer een overzicht doen toekomen van de huidige regelgeving ten aanzien van passagiersrechten in het nationale busvervoer.