

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 245

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 7 oktober 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 met de geannoteerde agenda van de Transportraad 9 oktober 2009 en een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (21501-33, nr. 241);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 juli 2009 met het verslag van de Transportraad van 11 juni 2009 (21501-33, nr. 236);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2009 over het handhaven van vrije cabotage in de Benelux (29 515, nr. 291);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 23 juni 2009 inzake het Fiche: Richtlijn inzake de heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart (22 112, nr. 886);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 september 2009 over tijdelijke parkeerplaatsen tijdens sluiting grensemplacement Venlo (29 515, nr. 297);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 4 september 2009 inzake het Fiche: Mededeling inzake duurzame toekomst vervoer (22 112, nr. 916);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 oktober 2009 met beantwoording van de vraag van het lid Roefs tijdens AO Transportraad inzake voorstel EU-verordening passagiersrechten bus (21501-33, nr. 242).**

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), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

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

Voorzitter: Ten Broeke

Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Ten Broeke, Van Heugten, Roefs, Aptroot en Roemer,

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

De **voorzitter**: Ik heet de aanwezige ambtenaren en de minister van harte welkom.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik heb vier onderwerpen: cabotage, parkeerplaatsen voor vrachtauto's, het patronaal attest en de liquids and gels in de luchtvaart. Met betrekking tot de cabotage is de CDA-fractie tevreden over het resultaat van de besprekingen met België: vrije cabotage wordt in de Benelux onverkort gehandhaafd. Wel sporen wij de Nederlandse regering ertoe aan om afspraken met Duitsland te maken om verruiming van de cabotage met onze naaste burens mogelijk te maken. Dat is vooral voor het grensverkeer erg belangrijk. Ik hoor graag van de minister of hij dit wil doen en zo ja, hoe.

Dan de parkeerplaatsen voor de vrachtauto's. Het is goed dat de minister woord houdt en het grensemplacement bij Venlo dit jaar aanpakt qua capaciteit en veiligheid. De daad wordt bij het woord gevoegd en dit jaar is het werk klaar, maar wij vragen de minister hoe het is gesteld met de voortgang van de aanpak in de rest van het land. Hoe verloopt de samenwerking met andere overheden, met name gemeenten, bij het opstarten van initiatieven voor truckstops, vergelijkbaar met de Duitse Autohöfe? Diverse partijen melden ons dat deze processen erg moeizaam en langzaam verlopen. Daarop krijg ik graag een reactie van de minister.

Ik vraag ook aandacht voor wegrestaurants langs de snelwegen waar de parkeerplaats elke avond en vooral elk weekend zodanig door vooral buitenlandse vrachtwagens wordt vol geparkeerd dat het wegrestaurant voor gewone klanten onbereikbaar is geworden. We hebben allemaal recent kunnen lezen en in de uitzendingen van EénVandaag kunnen zien hoe dramatisch deze situatie kan worden, in dit geval in het Twentse, in Losser. Een goede ondernemer belandt op deze manier aan de rand van de afgrond en dreigt failliet te gaan. Dat kan en mag niet de bedoeling zijn. Is de minister op de hoogte van deze situatie? Wat zijn de acties van de minister vanuit zijn rol en verantwoordelijkheid als wegbeheerder? Dan het patronaal attest ofwel het verlofbriefje. Als een chauffeur een of enkele dagen niet heeft gereden, bijvoorbeeld door ziekte of verlof, en daardoor onderweg bij een controle van zijn tachograaf c.q. zijn chauffeurpas geen aaneensluitende periode kan verantwoorden, moet hij een verklaring van zijn werkgever kunnen overleggen over die ontbrekende dagen. Dat kan zijn door ziekte, vakantie of andere werkzaamheden dan het rijden op een vrachtwagen. Daar is een Europees formulier voor ontwikkeld. Daarop kan uit drie opties gekozen worden, maar er zijn EU-landen die allerlei eigen regelingen en eigen formulieren hebben. Zo moet je voor Duitsland een apart Duits attest meenemen, naast de EG-verklaring. Bovendien wijkt dit qua invulmogelijkheden af van de EG-mogelijkheden. Ook Transporten Logistiek Nederland (TLN) heeft hiervoor aandacht gevraagd in zijn rapportage van vorig jaar november over onredelijke boetes en rijtijden. Kan de minister zich inspannen voor afschaffing van het patronaal attest ofwel het verlofbriefje? Het is immers een hele toestand om dat elke keer te maken voor elke vrije dag. Zo niet, kan dan in ieder geval op korte termijn gekomen worden tot slechts één verklaring voor alle EU-landen waarop alle denkbare opties voor het verantwoorden van die dagen ingevuld kunnen worden?

Het laatste punt is de passagierscontrole in de luchtvaart op vloeistoffen in verband met de vloeibare explosieven. In 2006 is een maatregel ingevoerd voor het verbieden van vloeistoffen en gels in de handbagage van luchtvaartpassagiers. Het gaat daarbij om een tijdelijke maatregel met het oog op het ontwikkelen van detectieapparatuur waarmee foute vloeistoffen in de handbagage opgespoord kunnen worden. Wat is de stand van zaken op dit punt? Er zijn berichten dat Tajani op de Transportraad met nadere voorstellen zal komen. Als de Commissie met een voorstel komt om het verbod geheel of gedeeltelijk op te heffen, wil de minister dan alert zijn op de operationele consequenties op luchthavens? We moeten immers niet van de regen in de drup komen, bijvoorbeeld doordat het EU-voorstel te ingewikkeld wordt en doordat de invoering door het ontbreken van geschikte apparatuur met voldoende capaciteit de doorstroom op de luchthavens ernstig belemmert.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik ga eerst in op de samenwerkingsovereenkomst met de federale luchtvaartadministratie van de VS. Wij vragen ons af waarom wij energie steken in de interoperabiliteit van de luchtverkeersleidingssystemen met de VS, omdat de afstemming binnen Europa in het kader van het SESAR-project (Single European Sky Air Traffic management Research Programme) sowieso al ongelooflijk veel energie kost. Hebben wij hiervoor de energie vrij?

Wij vinden het natuurlijk prima dat er een discussie wordt opgestart over de duurzame toekomst van het vervoer. Wij willen wel graag van de minister weten of hij kan aangeven wat de relatie is tussen dit fiche en de internalisering van de externe kosten.

De inzet voor de passagiersrechten in de zee- en de binnenvaart is wat ons betreft oké. Over de cabotage en Duitsland hebben wij dezelfde vragen als de heer Van Heugten.

De luchthaventarievenrichtlijn bevalt de minister en ons op twee punten niet. Ten eerste gaat die richtlijn ook gelden voor de kleinere luchthavens en ten tweede zouden wij in feite niet meer in staat zijn om te komen tot tariefdifferentiatie. De vraag aan de minister is welke acties het kabinet gaat ondernemen om die twee onwenselijke aspecten van de richtlijn ongedaan te maken en of ook andere EU-staten die twee onderdelen onwenselijk vinden. Zo ja, zijn dat genoeg lidstaten om tot een meerderheid te komen?

Tot slot de acties in de afgelopen week van piloten over te lange werktijden. Zij vinden dat zij te lang achter elkaar moeten werken. Hoelang een piloot achter elkaar maximaal aan het werk mag zijn, is wettelijk vastgelegd: overdag maximaal 15 uur; 's nachts mag een piloot 12 uur achter elkaar in touw zijn. Is het de minister bekend of de acties van de piloten van de afgelopen week op enigerlei wijze aan de orde komen tijdens de Transportraad? Wat is de mening van de minister over deze kwestie en weet hij waarom de Commissie niets met het onderzoeksrapport heeft gedaan, ook niet toen bleek dat begin dit jaar in de VS een vliegtuigongeluk is gebeurd als gevolg van vermoeidheid van de piloten? Wil de minister dit aankaarten?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb vier onderwerpen, ten eerste de cabotage. Net als collega's zijn wij blij dat de cabotage in de Benelux vrij blijft, maar wij zijn absoluut ontevreden over het feit dat er een Europese regeling is die de cabotage heel erg beperkt. De minister knikt al; hij vindt dat dus ook. Drie cabotageritten in zeven dagen, en dan nog met retour en allerlei regelingen, vinden wij echt waardeloos. Als de minister dat ook vindt, vragen wij of hij zich heel stevig wil inzetten voor de strijd voor vrije cabotage. Dat zal misschien niet zonder slag of stoot lukken, maar als je de schop in de grond krijgt, moet het lukken om de cabotage vrij te krijgen in Europa.

De aanpak in het kader van de spoorcorridors vinden wij goed en heel positief. Dat wilde ik even zeggen, want op dat punt is de samenwerking binnen Europa wel een stap verder.

Over de beveiligingsheffingen heb ik eigenlijk dezelfde vragen als mevrouw Roefs. Wij vinden het overigens prima dat Schiphol kan differentiëren. Dat is belangrijk voor de ontwikkeling van Schiphol, ook als mainport voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid. Het is voor het level playing field ook belangrijk dat er een soort gemeenschappelijk kader in Europa is, maar als je dat bij Schiphol wilt, moet je ook de ruimte krijgen voor de regionale luchthavens. Daarbij noem ik, gelet op de huidige voorzitter, die zich daar altijd zo hard voor maakt, in het bijzonder de toekomstige heel succesvolle regionale luchthaven in Twente. Je moet ervoor zorgen dat die luchthavens niet te strak in de regels zitten en dat zij kunnen differentiëren met commerciële contacten als aanvulling. Vindt de minister dit ook en gaat hij daaraan werken?

Tot slot de EU-verordening over passagiersrechten. Wij hebben er geen moeite mee dat de passagiersrechten geregeld worden, maar de branche zelf heeft het busvervoer en het vervoer in touringcars in Nederland over het algemeen goed geregeld. Wat ons betreft moet er dus geen sprake zijn van bemoeienis van Europa met passagiersrechten voor het busvervoer en het touringcarvervoer. Is de minister het daarmee eens en gaat hij ook op dat gebied er de beuk in zetten?

De **voorzitter**: Ik dank de heer Aptroot mede namens de voorzitter voor zijn bijdrage.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ook ik heb vier punten, allereerst de parkeerplaatsen rondom de A67. In het kader van de vorige Transportraad hebben wij het uitvoerig gehad over de veilige parkeerplaatsen voor trucks langs snelwegen. Daarbij ging speciale aandacht uit naar het grensemplacement bij Venlo langs de A67, dat opnieuw wordt ingericht. Mijn complimenten voor het feit dat dit door de samenwerking van veel organisaties snel is opgepakt. Ik hoop dat de nieuwe tijdelijke locatie, de Trade Port West, de overlast kan verminderen. Ik heb hier nog wel twee specifieke vragen over. Zijn de 125 plaatsen genoeg? Volgens mij is het nu begonnen; wellicht is daar dus al zicht op. De tweede vraag: ook ladingdieven lezen natuurlijk de persberichten; is er voldoende beveiliging gegarandeerd, ook voor de tijdelijke situatie? Misschien kan de minister daar al iets over zeggen. Dat geldt ook voor de vraag van collega Van Heugten, maar morgen is er ook nog een overleg met minister Hirsch Ballin. Hoe zit het met de overige plekken? Er is immers heel veel behoefte aan zo veel mogelijk beveiligde plekken voor vrachtwagenchauffeurs. Over de cabotage kan ik kort zijn. Wij hebben er bedenkingen tegen om de boel helemaal open te gooien.

De heer **Aptroot** (VVD): Hè, wat jammer nou.

De heer **Roemer** (SP): Even rustig, want volgens mij valt het wel mee. Wij willen de uitschotten van andere delen voorkomen. Daar blijven wij altijd alert op, maar ik blijf het met de minister eens dat lege vrachtwagens ook voor het milieu een heel slechte zaak zijn. Er is sprake van een soort lappendeken door Europa heen. Wanneer komt hier nou eens een eenduidige regeling over?

Mevrouw Roefs vroeg al aandacht voor de arbeidsomstandigheden in de luchtvaart. Een aantal piloten, een beroepsgroep die niet echt bekend staat om een enorme actiebereidheid, hebben op zeer luide toon actie gevoerd. Extreem lange werktijden, waarbij zij tot veertien uur achtereen moeten vliegen, kunnen leiden tot gevaarlijke situaties door oververmoeide piloten. Ik denk dat ik niet hoeft uit te leggen hoe gevaarlijk dat is, maar is de minister bereid om tijdens de Transportraad een lans te breken

voor deze piloten en om te streven naar een mogelijke aanpassing van de Europese regels voor werk- en rusttijden in de luchtvaart? Of vindt hij dat niet nodig? Daarop krijg ik graag een toelichting.

Tijdens een Europees overleg met de buitenlandse collega's van de minister gaat het uiteraard niet alleen over zijn eigen onderwerpen, maar ook over onderwerpen die de staatssecretaris aangaan. Vandaar dat ik daar toch een opmerking over wil maken. Ik wil de minister vragen om juist op het Europese podium een sterk pleidooi te houden voor de positie van de binnenvaart en alle schippers. Zeg straks nou niet dat er al een programma loopt, want voor ieder wissewasje loopt er wel een Europees steunprogramma. Ik wil echt specifieke aandacht van Europa voor de binnenvaart. Ik hoop dat de minister zijn collega's warm wil maken voor het spoedig aanmelden van de crisis bij de Europese Commissie en voor het snel nemen van krachtige maatregelen om de binnenvaart te redden. Ik weet dat wij daar binnenkort een debat met de staatssecretaris over hebben, maar aangezien de minister er nu heen gaat, wil ik hem liever nu inspireren door hem het SP-rapport te laten overhandigen. We hebben onder 630 schippers een enquête gehouden over de situatie. Minister, laat dit u onderweg naar de bijeenkomst inspireren.

De **voorzitter**: Ik zal het rapport overhandigen aan de minister. De binnenschippers stonden niet op de agenda, maar u maakt dit punt vaker en dan komt er ook nog een boekje bij. Daarom ben ik coulant. Ik complimenteer de Kamerleden voor hun snelle bijdragen, die ruim binnen de afgesproken tijd bleven. Laat dat een aansporing zijn voor de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De cabotage is een terugkerend punt. Zoals bekend ben ik niet tevreden met de Europese richtlijn. Ik vind zelfs dat die eigenlijk tegen de *raison d'être* van Europa ingaat, want hiermee worden de grenzen meer getrokken dan geslecht. Zoals bekend lag dit gewoon heel moeilijk in Europa. We hebben geknokt voor die ene extra retourcabotage. Die hebben wij uiteindelijk tegen heug en meug binnengehaald. Ik heb gezegd dat ik natuurlijk blijf bekijken of er mogelijkheden zijn om de discussie over de richtlijn opnieuw aan de orde te stellen, maar dat zal de komende tijd niet gemakkelijk zijn. De bloedneuzen zijn nog niet gestelpt. Voor de wat kortere termijn was de lijn daarom om te proberen om bilateraal tot deals te komen. De Benelux was een belangrijke eerste stap. Zoals bekend had dat nog eventjes wat voeten in de aarde, maar dat is goed gekomen. Ik ga nu verder richting Duitsland. Natuurlijk wil ik gaan bekijken of dat kan, maar het probleem is natuurlijk wel dat de uitzonderingspositie van de Benelux vrij bijzonder is. We kunnen in de Benelux verder gaan dan in het Europees verdrag. Dat is de meerwaarde die wij als Beneluxlanden juridisch hebben. Dat is belangrijk. Ik laat door de juridische dienst van de Raad uitzoeken in hoeverre het non-discriminatiebeginsel van toepassing is bij wederzijdse vrijstelling. Duitsland en Nederland zouden dus op grond van een gelijkwaardige kostenstructuur cabotage willen vrijstellen, maar dat zou alleen kunnen indien andere landen, bijvoorbeeld Oost-Europese landen, daar dan niet ook een beroep op kunnen doen bij Duitsland. Anders wordt het voor Duitsland om een aantal redenen een minder aantrekkelijke casus. Vanwege de steeds lagere kostenstructuur in Polen is wederzijdse vrijstelling voorlopig niet haalbaar. Daar is in Duitsland echt geen draagvlak voor. De Europese cabotageregeling zal omstreeks mei volgend jaar in werking treden. Daarom wil ik dat in het komende halfjaar duidelijk wordt of ondanks het minder gunstige onderhandelingsklimaat van de economische crisis en de beperking van het non-discriminatiebeginsel toch tot afspraken kan worden gekomen. Ik doe hier dus mijn best voor. Als het juridisch mogelijk is om met Duitsland één op één een afspraak te maken, ga ik daar vol voor, maar Duitsland heeft die vraag ook bij mij terugge-

legd. We krijgen nu een nieuwe Duitse minister. De door mij zeer gewaardeerde Wolfgang Tiefensee zal niet terugkeren in de nieuwe regering. Zodra de nieuwe minister er zit, zal ik dit punt bilateraal aan de orde stellen. Dan zal ik zeggen: zo zaten wij hierin; ik neem aan dat deze regering daar zeker net zo enthousiast mee verder wil.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is een betere coalitie, dus ...

Minister **Eurlings**: Als dienaar van de Kroon ben ik daar neutraal in. Ik hoop natuurlijk met welke coalitie dan ook goede zaken te kunnen doen.

De **voorzitter**: De voorzitter is zelf neutraal, maar liet deze opmerking toch even toe.

Minister **Eurlings**: Dit punt komt dus terug. Hoe zit het met de voortgang met betrekking de parkeerplaatsproblemen en wegrestaurants? Zoals bekend werken wij hard om de top 20 van de minst veilige parkeerplaatsen met aanpassingen veiliger te maken. Daarnaast loopt in opdracht van Verkeer en Waterstaat sinds een paar maanden een groot onderzoek naar de verzorgingsplaatsen en truckstops in het land. Naast een uitgebreide inventarisatie van alle verzorgingsplaatsen op het hoofdwegennet is ook gekeken naar de beschikbare private parkings voor vrachtauto's. Alle direct betrokkenen zijn voor dit onderzoek benaderd. Daarbij gaat het zowel om de vertegenwoordigers van andere ministeries, bijvoorbeeld Economische Zaken, BZK en Justitie, als om de decentrale overheden, geïnteresseerden uit de private parkingwereld voor vrachtauto's en de koepelorganisaties uit de vervoersbranche, te weten: TLN, Koninklijk Vervoer Nederland (KNV) en de Eigen Vervoer en Verladings Organisatie (EVO). Ook de wegrestauranthouders zijn hier nadrukkelijk bij betrokken. Binnenkort zal ook een interview met een vertegenwoordiger van de VNG worden gehouden. Het onderzoek zal naar verwachting nog eind dit jaar worden afgerond en zal resulteren in een aantal aanbevelingen, bijvoorbeeld op het gebied van samenwerking tussen overheden, bewegwijzering, benutting van de capaciteit en het concept van de Autohöfe. Ik heb al eerder gezegd dat ik dat concept interessant vind. De Autohöfe liggen iets verder van de autosnelweg, maar zijn voor een redelijke prijs wel gewoon superveilig. Dit onderzoek zal als basis dienen voor een beleidsvisie verzorgingsplaatsen, die uiterlijk medio 2010 gereed is. Wij pakken dus door: na de 20 die nu op stapel staan en Venlo kijken wij verder naar hoe wij met dit soort vernieuwende concepten resultaat kunnen boeken.

De heer **Van Heugten** (CDA): Een aantal personen zijn al een hele tijd bezig met het ontwikkelen van initiatieven voor Autohöfe, maar lopen daarbij aan tegen de grenzen van de medewerking van gemeenten, omdat er allerlei andere belangen spelen, zoals het ter beschikking stellen van grond en locaties. Deze mensen zouden graag van het ministerie een steun in de rug krijgen om de gemeenten te overtuigen van het nut van deze zaak. Kan de minister zich daarvoor inspannen?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Een van de meerwaarden van dit onderzoek is juist dat dit soort signalen daaruit naar voren zal komen. Het probleem in de ene gemeente is anders dan het probleem in de andere gemeente, maar ik ben het met u eens dat zich het vrij stevige beeld opdringt dat dit soort problemen vaker voorkomt dan op een of enkele plaatsen. Als we zo'n concept gaan lanceren, zal dat ook in het Nationaal MobiliteitsBeraad (NMB) moeten worden besproken. Ook de VNG moet gemeenten stimuleren om hieraan mee te doen. Dat is een zaak van veiligheid voor mensen die zich in die gemeente bevinden. Ook provincies moeten hieraan werken et cetera. Juist daarom hebben wij het onderzoek breed opgepakt.

Vandaar ook het interview met de VNG in het kader van het onderzoek. Het moet dus daaruit naar voren komen. Dan zal ik zeker mijn uiterste best doen om deze problemen het hoofd te bieden. Daar is het voor bedoeld. Eind dit jaar is het onderzoek gereed en dan gaan we doorpakken richting het volgende jaar.

Wat is de situatie ten aanzien van de wegrestaurants langs de snelweg? Ik ben op de hoogte van deze problematiek. We proberen er iets aan te doen door zo mogelijk extra parkeercapaciteit aan te leggen, bijvoorbeeld bij het grensemplacement Venlo, waar ik straks nog op terugkom. Dit is ook gebeurd bij de A1: bij het Lonnekermeer, bij De Poppe et cetera. De problemen worden natuurlijk weer met name veroorzaakt door het weekendrijverbod in Duitsland. Rijkswaterstaat heeft geen bevoegdheid om verkeerd geparkeerde auto's te verwijderen of te bekeuren. Alleen de politie kan hiertegen optreden. Er loopt nu het zojuist genoemde bredere onderzoek naar de capaciteit en kwaliteit van verzorgingsplaatsen. Ik hoop dat dit onderzoek aanknopingspunten zal bieden om samen met alle betrokken partijen – overheden, maar ook het bedrijfsleven – de situatie verder te verbeteren. Dit moet dus ook hier aan de orde komen, evenals de rol die Justitie kan spelen. Het is echter vooral een capaciteitsprobleem. Dat gaat gewoon om het antwoord op de vraag hoe wij zorgen voor voldoende capaciteit, want je zult maar vrachtwagenchauffeur zijn; het is vaak bijna niet te doen. Ik moet ook een lans breken voor die mensen. Wat zij doen, mag niet, maar volgens mij weten zij het vaak gewoon niet meer.

De heer **Van Heugten** (CDA): Dit antwoord van de minister is prima, maar het probleem is heel vaak dat mensen in verband met het weekendrijverbod de eerste parkeerplaats over de grens uitzoeken en dat die dan overvol is. De minister zegt dat Rijkswaterstaat op dit punt in feite geen echte bevoegdheid heeft. Zijn er geen mogelijkheden om de druk van die vrachtwagens op de een of andere manier te verspreiden? Het gaat immers met name om de eerste plaatsen net over de grens.

Minister **Eurlings**: Ik vind dit echt een probleem. Als je een paar keer zo'n situatie ziet ... Het is zo massaal en zo massief. Het is echt om heel veel redenen heel slecht, maar het probleem is dat er geen partiële oplossingen zijn. We kunnen een bordje zetten met «denk aan de parkeerplaats 10 kilometer verder», maar men komt de grens over en zet de wagen daar direct neer. Daar moet je, ook justitieel, echt andere capaciteiten voor hebben. De officiële plekken op de parkeerplaats 10 kilometer verder zijn vaak ook bijna vol. Wij lopen dus gewoon tegen het probleem aan dat wij te weinig plek hebben. We hebben gewoon echt veel te weinig plek. Wij lopen keihard aan tegen die ophopingen rond de grens. Het is bekend dat ik heel vaak in Duitsland heb gezegd dat ik zo'n verbod in Europa eigenlijk heel moeilijk te verdedigen vind. Er zijn open grenzen, maar vervolgens is er dit soort sectoraal of nationaal gedoe. Als men dit dan toch doet, laat de vrachtauto's dan na de eerste of tweede parkeerplek op z'n minst nog wél 10, 20 of 30 kilometer doorrijden. Dat wil men gewoon absoluut niet. Ik kan de Duitsers niet dwingen. Ik zeg toe dat ik dit in die zin heel sterk meeneem. Ik wil ook best nog eens kijken naar de korte termijn, maar mijn probleem is dat ik niet direct zou weten hoe wij dit kunnen doen. Een bordje zetten met «rijd u alstublieft verder»? Ik kan Rijkswaterstaat mensen op parkeerplaatsen laten posteren, maar die hebben geen enkele bevoegdheid om dit tegen te houden. Dat is het probleem. Ik kan wel eens bekijken of ik mijn collega van Justitie nog kan aanspreken en kan vragen of met name op de weekendavonden voldoende justitiële capaciteit wordt ingezet om op te treden als mensen daar een vrachtauto echt verkeerd parkeren. Ik zeg daar tegelijkertijd natuurlijk bij dat ook die mensen vaak door de bomen het bos niet meer zien en werkelijk niet weten waar zij dan met hun vrachtauto naartoe moeten. Ik wil dus nog wel een keer met mijn

collega opnemen of tussen nu en het moment waarop wij het onderzoek gereed hebben en echt kunnen doorpakken richting capaciteit en ook private parkingen, de nood nog enigszins gelenigd kan worden. Ik weet niet of dat kan, maar ik wil dit graag op die manier inzetten.

Dank voor de eigenlijk Kamerbrede positieve bewoordingen over het grensemplacement Venlo. We hebben er hard aan getrokken en dat is ook echt van belang. De situatie daar is bekend, op de vluchtstrook kilometers lang. Dat is werkelijk een onacceptabele situatie. De heer Roemer heeft hierover een aantal vragen gesteld. Over de capaciteit en de veiligheid zijn er geen klachten. Als u het mij toestaat, zou ik de Kamer schriftelijk nog wel nader willen informeren over hoe in de hele veiligheidsketen precies iets aan veiligheid is gedaan bij de tijdelijke plek. Daar moeten we precies in zijn. We moeten bekijken wat er ook justitieel wordt geregeld en hoe er toezicht wordt gehouden. Daar wil ik de Kamer dus graag nader over informeren.

Over de capaciteit zijn er op dit moment dus geen klachten, maar in het onderzoek – wat is er nodig overal in het land? – zal naar voren komen of wij hiermee ver genoeg zijn. Dan komt dit punt dus terug, maar op dit moment zijn er geen klachten. Ik denk dus dat dit redelijk loopt, maar dit komt in het kader van het onderzoek terug. Dit is wel een van de hot spots waar mensen tegen de gesloten grens aan rijden.

Kan het patronaal attest geharmoniseerd worden? Er zijn nu immers verschillende versies, onder andere in Duitsland. Mijn antwoord daarop is een volmondig «ja». Het patronaal attest is de registratie van de digitale tachograaf. Vrachtwagenchauffeurs registreren daarmee hun verlof, ziekte et cetera. Het feit dat er nu verschillende versies zijn, bezorgt de sector onnodige administratieve rompslomp en lasten. Nu wij in Nederland zo hard werken aan het verminderen van deze administratieve lasten, vind ik het van groot belang dat het patronaal attest op Europees niveau wordt geharmoniseerd. Europa heeft de mond terecht altijd vol over minder lasten. Ik zou dus zeggen: geen woorden nu, maar daden. Ik vind het ook belangrijk dat het voor Nederlandse chauffeurs veel gemakkelijker is om overal in Europa hun ziekte en verlof op een goede manier geregistreerd te krijgen. Ik ben blij dat er momenteel op Europees niveau beweging lijkt te komen in die harmonisering. We zien op dat punt nu de eerste bewegingen. Er zal nog deze maand in Brussel een overleg met de lidstaten plaatsvinden over dit onderwerp. Ik zit daar bovenop en zal mij hier dus op de krachtigste manier voor inzetten.

Ik kom nu bij de liquids ban, het verbannen van vloeistofjes boven de 100 milliliter. Iedereen kent het prettige gevoel als je voor je vriendin net een paar mooie flesjes hebt gekocht, even stevig hebt uitgepakt en het tasje gewoon als handbagage wilt meenemen – dat is lekker als je in het paasweekend in Rome aankomt – en als je al die mooie flesjes vervolgens één voor één in de prullenbak kunt droppen. Dat zijn mooie momenten! Als het beter en op een verstandigere manier kan, is dat op zich natuurlijk heel goed. De Commissie zal de Transportraad inderdaad informeren over de stand van zaken met de vloeistoffenmaatregel. Zij wil door middel van een gefaseerde aanpak de maatregel uiterlijk in 2014 opheffen. Ik wil natuurlijk eerst goed luisteren naar waar de Commissie mee komt. Hoewel ik het probleem nadrukkelijk zie, ben ik van mening dat er echt geschikte apparatuur beschikbaar moet zijn die op redelijke wijze het screenen van vloeistoffen mogelijk maakt. Dat is echt van belang, want we hebben het wel over veiligheid. U kent misschien het geval waarin twaalf vliegtuigen tegelijkertijd opgeblazen zouden worden boven de Atlantische Oceaan door het mengen van twee flesjes vloeistof. Dat heeft men op het allerlaatste moment gedetecteerd. Zo is dit ooit begonnen. In een wereld met een kleine minderheid doodzieke geesten is dit dus helaas geen overbodige maatregel. Als wij die screeners hebben, kan dit op een veel betere manier. Totdat die echt voorhanden zijn, zullen wij de huidige maatregel

helaas intact moeten houden. Wij steunen die ontwikkeling van geavanceerde technische apparatuur, die nu mondjesmaat beschikbaar komt. De ontwikkeling van een alternatief voor de huidige maatregel moet in een zo breed mogelijk internationaal verband tot stand komen. Het heeft geen enkele zin als wij een apparaat prima vinden terwijl de VS dat apparaat absoluut niet accepteren en het vliegtuig het Amerikaanse luchtruim niet binnen laten omdat men vreest dat er een bom in zit die het vliegtuig vlak voor de landing in New York uit elkaar laat klappen. Dit moet dus op z'n minst met de VS, Canada en Australië gebeuren, maar beter nog: in het wereldwijde ICAO-verband. (International Civil Aviation Organization)

De luchtvaartsector ziet de huidige maatregelen natuurlijk graag opgeheven worden, maar ook de luchtvaartsector zelf zegt: safety first. Zo zit ik hierin. Het gaat ook om aanvaardbare aanschaffkosten van goed werkende apparatuur, het voorkomen van onnodige operationele complexiteiten – dit moet niet betekenen dat Schiphol straks niet meer efficiënt kan opereren omdat je het gehele controlesysteem veel minder efficiënt moet gaan plannen – en het voorkomen van verwarring bij passagiers. Het is dus prima, maar het moet wel echt kunnen. Er moet dus niet te vroeg worden overgeschakeld. Volgens mij is dat in lijn is met de enigszins waarschuwendende toon in de vraagstelling van de heer Van Heugten.

Dan de samenwerking met de VS op het terrein van de luchtverkeersleiding. Mevrouw Roefs heeft er volstrekt gelijk in dat het implementeren van de «single European sky» al een kluit van jewelste is. Hoe belangrijk is het? Een winst van 10% voor de economie en een winst van 10% voor het milieu in één klap. Dat is echt milieubeleid, zeg ik altijd. Het is nogal moeilijk, want de theorie is gemakkelijk maar lidstaten vinden het niet zo gemakkelijk om zeggenschap over hun luchtruim te delen. Wij duwen echter door. We lopen nog voorop met ons airspace block of – zoals dat heet – ons FAB in Noordwest-Europa. Over één ding zijn we het in Europa echter sowieso eens: er moet hoe dan ook geïnvesteerd worden in de ontwikkeling van de nieuwe generatie luchtverkeersleidingsystemen in het kader van het SESAR-project. Ook in de VS is men bezig met zo'n project. Daar heet het «next generation». De samenwerking met de VS moet ertoe leiden dat de interoperabiliteit tussen deze systemen in de toekomst gewaarborgd wordt. Dat is geen luxe. Het gaat erom dat je naadloos van het ene naar het andere systeem kunt overgaan en dat de systemen echt op elkaar aansluiten. Dat heeft met efficiency te maken, maar ook met veiligheid. Er gebeurt ook boven de oceaan wel eens iets, zoals we recent weer op een dramatische manier hebben gezien. Zonder daarover uit te weiden – het was ook niet tussen Europa en de VS – is het duidelijk dat men een heel breed gebied heeft moeten scannen omdat men niet precies kon zeggen waar dat toestel in het water was gekomen. Dat heeft de hele operatie van het vinden van de zwarte box – dat is niet gelukt – niet geholpen. Hoe beter je dingen op elkaar kunt afstemmen, hoe minder zwarte gaten er zijn, hoe beter de overdracht kan zijn en hoe efficiënter en veiliger het is. Dat leidt ons echter niet af van onze hoofddoelstelling: we moeten hier gewoon dat ene luchtruim gaan realiseren. Dat is van het aller-, aller-, allergrootste belang.

Mevrouw Roefs vroeg wat de relatie is tussen de mededeling over de duurzame toekomst van het vervoer en de internalisering van externe kosten. De mededeling erkent dat er nu weinig financiële prikkels zijn voor duurzamer of veiliger vervoer, zodat vervoerders en burgers niet kunnen bepalen wat de beste keuze is, niet alleen voor de economie maar ook voor het milieu. De juiste keuze zou samenvallen met de goedkoopste als de externe kosten op een reële manier en gelijkelijk over modaliteiten zouden zijn geïnternaliseerd. De Commissie heeft vorig jaar een mededeling uitgebracht met een strategie voor een stapsgewijze invoering van de internalisering van de externe kosten. De eerste Europese initiatieven die hieruit voortkomen, gaan over de vrachtwagens en de luchtvaart. De huidige mededeling stelt dat daarop voortgebouwd moet worden, maar

preciseert dit nog niet echt. Ik ben het daar op zich mee eens. Mevrouw Roefs heeft eerder zelf gezegd dat dit alle modaliteiten moet beslaan. Het lijkt mij dus niet slecht om hierop voort te bouwen en om breder te bekijken hoe je dit gaat doen. Ik blijf wel altijd zeggen – maar vanuit een positieve en niet vanuit een negatieve grondhouding – dat wij over de grenzen heen moeten kijken. Ik heb vorige week een goed gesprek gehad met minister Maehara, de nieuwe minister van Japan. Japan heeft gezegd dat het nu vol wil gaan voor het klimaat. Dat is echt vol: 25% minder CO₂ in 2020 ten opzichte van 1990. Dat is stevig. Wij moeten echt bondgenoten vinden die met ons die stappen zetten, ter voorkoming van het totaal frustreren van het internationale level playing field. Hoe meer we dit wereldwijd samen doen, hoe verder we kunnen gaan. Anders loop je al snel tegen bepaalde grenzen aan.

Hoe zit het nu met het voorstel voor een EU-richtlijn voor beveiligingsheffingen? De Europese Commissie stelt voor om een gemeenschappelijk kader te creëren voor de wijze waarop luchthavenexploitanten beveiligingsheffingen dienen vast te stellen. Het doel van het voorstel is ten eerste een eerlijkere set van spelregels voor de vaststelling van beveiligingsheffingen in relatie tot de luchthavenexploitant maar ook tot de luchtvaartmaatschappijen, zoals de KLM. Ten tweede: het bevorderen van een level playing field tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen in de gehele EU. Het gaat daarbij in principe om consultatie, transparantie van kosten en tariefopbrengsten, non-discriminatie, kostengerelateerdheid en de mogelijkheid om klachten bij een onafhankelijke toezichthouder neer te leggen. Het voorstel waarmee de Commissie kwam, stuitte in de Raad op veel verzet, met name daar waar het voorstel afwijkt van de vorig jaar aangenomen richtlijn over luchthavengelden. De onderhandelingen in de raad maken nu goede voortgang. Ik verwacht dat we overeenstemming zullen bereiken over twee voor ons land belangrijke wensen, namelijk het uitsluiten van kleine luchthavens en de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie. Ik denk dat wij op die punten ons resultaat gaan halen. Dat is goed nieuws; dan zijn wij echt een stuk opgeschoten. Dit komt ook tegemoet aan de wens van sommige andere lidstaten om zo veel mogelijk aansluiting te zoeken bij de zojuist genoemde richtlijn over luchtvaartgelden. Ik hoop de Kamer hierover natuurlijk nader te informeren wanneer wij ons voorbereiden op de Transportraad van december aanstaande. Hoe zit het met de werktijden van piloten? Die werktijden zijn op dit moment erg in het nieuws. Het is waar dat de sector niet zo vaak demonstreert, hoewel ik mij de demonstraties van de chic gekostumeerde dames en heren op het Binnenhof nog kan herinneren. Die demonstraties gingen over de tickettaks.

De heer **Aptroot** (VVD): En terecht! Minister **Eurlings**: Wat dat betreft, leven wij dus in nieuwe tijden. Ik kan mij dat bij dit soort dingen ook nog wel voorstellen. De huidige Europese regels worden net een jaar gebruikt. Afgezien van enkele incidenten en interpretatieverschillen zijn in de praktijk geen grote problemen bekend. Dat is het beeld; ik ga straks in op de vraag hoe wij nu verder gaan. De Nederlandse piloten kunnen hun werk over het algemeen goed uitvoeren binnen de regels, met name omdat de cao's in Nederland normaal gesproken heel wat restrictiever zijn dan de Europese en Nederlandse wettelijke regels. KLM-piloten zijn veel beter beschermd tegen te veel werken dan volgens de Europese regelgeving. Men is op dat punt dus veel strikter. Dat juich ik toe. Voor Nederlandse maatschappijen is dit in het algemeen dus geen probleem. Vrijwel alle vluchten van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen worden nog zonder een of andere overschrijding uitgevoerd. De Europese regelgeving schrijft voor dat langere vluchten worden uitgevoerd met extra cockpitbemanning die elkaar tijdens de vlucht aflost om oververmoeidheid te voorkomen. Als ik naar een bij mij geliefd eiland vlieg en dan in de cockpit wordt gevraagd – dat komt soms voor – zie ik dat men met z'n drieën rouleert. Om de twee

uur gaat iemand anders twee uur slapen. In zes uur slaap je dan dus twee uur. De huidige regels voldoen over het algemeen. In Nederland zijn slechts enkele meldingen gedaan van overschrijding van de maximale vliegtijd, maar we moeten hier wel goed naar kijken, want niet iedere maatschappij gaat hier in Europa zo mee om. Ook als een buitenlandse maatschappij binnen komt vliegen met oververmoeide piloten, is dat een groot risico.

De heer **Roemer** (SP): Ik zal mijn vraag prikkelend stellen: zegt u hiermee dat de piloten die de afgelopen week reizigers zo massaal hebben voorzien van interessante folders, daar eigenlijk voor niets stonden?

Minister **Eurlings**: Nee, dat zeg ik niet; daar kom ik straks in mijn antwoord aan toe. Ik zeg alleen dat bijvoorbeeld bij de KLM de regels heel strikt zijn gesteld. Dat wordt ook door de pilotenvertegenwoordigers ruiterlijk erkend. Die regels zijn veel strenger dan de Europese regelgeving. Vandaag was in de krant uit de mond van een piloot opgetekend dat dit punt hier eigenlijk niet speelt. Ik geef alleen aan dat er op dit punt een gigantisch verschil is tussen maatschappijen. De piloten hebben echter natuurlijk zorg over de hele sector in den brede. Daar moeten wij ook zorg voor hebben, want als hier een buitenlandse kist komt binnen geknetterd met een oververmoeide piloot, is het voor ons ook niet veilig. Ik geef dus alleen een eerlijke inschatting van hoe dit zit.

Nu kom ik bij de vraag hoe wij hiermee omgaan. Ik vind natuurlijk dat wij hier heel goed naar moeten kijken. Een veilige vluchtuitvoering moet altijd voorop staan. Inmiddels is binnen het EASA, het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid, een begin gemaakt met het evalueren van de huidige regelgeving voor werk- en rusttijden. In dit kader is een wetenschappelijke studie uitgevoerd waarvan de resultaten eind vorig jaar zijn gepubliceerd. Ik kan toezeggen dat wij een actieve bijdrage zullen leveren aan de ontwikkeling van nieuwe voorstellen op dit punt. We zullen daarbij rekening houden met de meest recente wetenschappelijke inzichten. Ik zal mij er in die discussie ook van vergewissen of het noodzakelijk is om de regels aan te scherpen. Ik heb daar nog geen antwoord op, maar ik neem dit wel serieus. Er zijn hier tot nu toe geen grote problemen, maar ik weet niet hoe andere maatschappijen hiermee omgaan en wat het beeld in de gehele EU is. Ik zal daar bij de evaluatie scherp op toezien en met de Kamer in het onderling verkeer bekijken waar dit eventueel extra aangescherpt kan worden. Het goede nieuws blijft dat de Nederlandse maatschappijen hier in het algemeen echt goed mee omgaan.

De heer Aptroot pleitte voor het niet opnemen van het nationaal busvervoer in de EU-verordening over passagiersrechten. Dat is een relevant punt, want de scope van deze richtlijn is op dit moment een prangend onderwerp van discussie. Ik ben het geheel met de heer Aptroot eens. Wij pleiten er als Nederland voor om de verordening alleen toe te passen op het internationale vervoer. We hebben nationaal veel dingen geregeld. Dit maakt het bureaucratisch. We moeten weer allerlei andere regelingen gaan doen. Vandaar onze insteek. Ik hoop dat wij hierover een besluit kunnen nemen in de Transportraad van december. Ik kom in de voorbereiding daarvan graag nader met deze commissie te spreken over de laatste inzichten.

Dan de binnenvaart. Ik dank de heer Roemer voor het boekwerk *De schipper aan het woord*. Ik heb op een foto gezien dat de man wiens foto op de cover staat, inderdaad in een schip actief is. Dit punt van de heer Roemer is terecht. Ik ga nu even buiten mijn eigen portefeuille: ook mij bereiken veel signalen dat het in deze sector allerm minst meevalt. De binnenvaart is voor Nederland natuurlijk een heel belangrijke modaliteit bij het nieuwe Witboek Transport in 2010. De staatssecretaris heeft de Kamer hierover eind juni per brief geïnformeerd en zal dit onderwerp op 15 oktober, dus al heel snel, met deze commissie bespreken in een AO.

Er lopen verschillende acties. De heer Roemer zal wel zeggen dat hij dat allemaal al weet, maar ik noem ze toch nog even snel op. Er is 200 mln. ingezet voor vaarwegprojecten, er is steun verleend aan een verzoek van de sector om de BMKB-regeling (Borgstelling Midden- en Kleinbedrijf) over borgstelling door EZ te verruimen – die is inmiddels verruimd van twee naar vier jaar – en er is €250 000 voor het crisisberaad binnenvaart, het samenwerkingsverband van de sectororganisaties. Verder is nu overleg gaande tussen de sector en de Europese Commissie en ook met de belangrijkste EU-binnenvaartlanden, waarbij Nederland natuurlijk ver voorop staat. Het doel dat wij nastreven, is natuurlijk om de Commissie te bewegen tot het nemen van extra maatregelen om de gevolgen van de economische crisis voor de binnenvaart te bestrijden. Ik vind het moeilijk om hierop vooruit te lopen en te zeggen wat dit precies zou kunnen zijn. Het overleg loopt en het probleem wordt gezien. Ik denk dat deze commissie heel binnenkort met de staatssecretaris de nadere concretisering van mogelijke maatregelen of inzet kan bespreken. Zelfs in Japan ben ik aangesproken door Nederlanders die de problematiek in de binnenvaart goed kennen, want het zit de mensen echt heel hoog.

De enige kleine disclaimer die ik wil aangeven, is dat wij ook financieel zelf tegen een grens aanlopen. Ook andere onderdelen van de modaliteitsladder hebben grote problemen. Als je ziet hoe het bijvoorbeeld bij het wegvervoer gaat, word je daar ook niet vrolijk van. Dat wil echter niet zeggen dat de heer Roemer hiermee geen terecht punt aanhaalt. Het overleg is op gang en er gebeuren tal van dingen, maar ons doel is om meer maatregelen op gang te krijgen.

De voorzitter: Met enige tegenzin sta ik een heel korte vraag van de heer Roemer toe. Dit staat niet op de agenda. De heer Roemer heeft een cadeautje overhandigd. Dan is het altijd leuk als daar even op wordt gereageerd. Er komt een AO. Is deze vraag nu noodzakelijk? Zo ja, dan wil ik die vraag toestaan, met het oog op de tijd.

De heer Roemer: U bent voorbarig, want ik wil de minister alleen bedanken voor het feit dat hij hier zo uitvoerig op in is gegaan. Ik had in mijn eerste termijn al gezegd dat wij hier volgende week een debat over hebben. Ik wil hem dus alleen maar complimenteren. Ik hoop dat hij het boek op zijn reis meeneemt in zijn koffer om het nog uitvoeriger te lezen. Misschien moet deze voorzitter dat ook maar eens doen.

De voorzitter: Heel goed dat u zich af en toe even bemoeit met de vergaderorde. Ik dacht dat u een vraag wilde stellen, maar dit was prima zo.

Toezeggingen

- De minister komt schriftelijk terug op de veiligheidsarrangementen bij de tijdelijke parkeervoorzieningen bij Venlo.
- De minister treedt met de minister van Justitie in contact om te bekijken of er mogelijkheden zijn om justitiële capaciteiten in te zetten in de week-ends van de Duitse rijverboden.

Minister Eurlings: De tweede toezegging houdt in dat ik bij mijn collega van Justitie zal informeren of er voorafgaand aan de maatregelen die wij in het kader van het onderzoek gaan nemen om meer capaciteit te creëren, in de justitiële keten extra mogelijkheden zijn om het probleem te verminderen. Justitie zit daar bovenop; ik wil geen verkeerde indruk wekken, maar het gaat erom of Justitie iets extra's kan doen ten aanzien van die parkeerplaatsen.

De heer **Roemer** (SP): Ter info: er is morgen een debat met de minister van Justitie over beveiliging en ladingdiefstal. Daar zal dit dus uitgebreid aan bod komen.

Minister **Eurlings**: Dan komt dit via twee kanten bij de geachte collega terecht.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij heeft de minister ook toegezegd dat hij zich ervoor zou inspannen om het rapport over de arbeidstijden van de piloten op de agenda te krijgen of in ieder geval aan te kaarten.

Minister **Eurlings**: Het staat op de agenda, want het zal worden betrokken bij de discussie over het EASA. Ik zal erop toezien dat dit daar tot zijn recht komt. Dat is de Europabrede evaluatie. Ik zal daarbij ook de door mij aangegeven rol spelen: ik zal actief bekijken of het nodig is – en zo ja, waar – om de Europese regel verder aan te scherpen.