

Vergaderjaar 2007–2008

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 157

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 april 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 2 april 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van VenW houdende verslag Transportraad 29–30 november 2007 d.d. 19 december 2007 (21 501-33, nr. 142);**
 - **de brief van de minister en de staatssecretaris van VenW over bijdrage kabinet aan raadpleging inzake Groenboek Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur d.d. 29 november 2007 (22 112, nr. 593);**
 - **de brief van de staatssecretaris van VenW inzake Kaderrichtlijn Mariene Strategie d.d. 11 december 2007 (22 112, nr. 506);**
 - **de brief van de minister van VenW inzake rapport betreffende economische effecten in de luchtvaart t.g.v. emissiehandel d.d. 11 december 2007 (31 252, nr. 3); de brief van de minister van VenW houdende de geannoteerde agenda van de Transportraad van 7 april 2008 en een stand-van-zakenoverzicht van EU-dossiers op het terrein van het ministerie van VenW d.d. 25 maart 2008;**
 - **de brief van de minister en de staatssecretaris van VenW inzake Groenboek Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur d.d. 20 maart 2008 (22 112, nr. 622h);**
- Fiches:**
- **de brief van de staatssecretaris van EU-zaken houdende mededeling EC COM (2007)608: Naar een spoorweg met voorrang voor goederenverkeer d.d. 26 november 2007 (22 112, nr. 591, fichenr. 1, VW-07-794);**
 - **de brief van de staatssecretaris van EU-zaken inzake verordening typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof (COM(2007)593) d.d. 26 november 2007 (22 112, nr. 591, fichenr. 3);**
 - **de brief van de staatssecretaris van EU-zaken inzake verordening bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers (COM(2007)560) d.d. 13 november 2007 (22 112, nr. 586, fichenr. 1);**
 - **de brief van de staatssecretaris van BuZa houdende medede-**

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (Groen-Links), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

ling Luchtvaartovereenkomst met Israël d.d. 18 december 2007 (22 112, nr. 598, fichenr. 6);

- **de brief van de staatssecretaris van BuZa inzake verordening gedragscode geautomatiseerde boekingsystemen d.d. 21 december 2007 (22 112, nr. 599, fichenr. 5);**
- **de brief van de staatssecretaris van EU-zaken houdende mededeling inzake de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur d.d. 18 maart 2008 (22 112, nr. 625, fichenr. 4);**
- **de brief van de staatssecretaris van EU-zaken houdende mededeling inzake een duurzame toekomst van de algemene en zakenluchtvaart (COM(2007)869) d.d. 20 februari 2008 (fichenr. 1);**
- **de brief van de staatssecretaris van EU-zaken over richtlijn inzake bevordering schone en energiezuinige wegvoertuigen (COM(2007)817 final) d.d. 20 februari 2008 (fichenr. 2).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Roefs** (PvdA) stemt in met de nieuwe stedelijke mobiliteitsstructuur. Europa heeft een belangrijke taak bij bronmaatregelen en -beleid voor wegtransport en transport over water. Ook is zij het eens met de voorstellen voor voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers. Eind april presenteert de Fietzersbond een stuk dat ondersteund wordt door een onderzoek van TNO over betere beveiliging voor voetgangers en fietsers in combinatie met aanpassingen van motorkappen en voorruit. Is het mogelijk om dit stuk te betrekken bij de onderhandelingen of komt er een ander moment waarop dit punt kan worden aangekaart?

Mevrouw Roefs wil veel meer in het goederenvervoer investeren. Het lijkt er echter op dat de Europese Commissie voorrang wil geven aan het goederenvervoer boven het personenvervoer en daar is zij sterk tegen. Hoe kan Nederland ervoor zorgen dat het personenvervoer voorrang krijgt?

Nederland en andere landen dringen aan op zoveel mogelijk nationale ruimte voor tariefdifferentiatie. Er is nog geen politiek akkoord met het Europees Parlement maar er zijn wel amendementen ingediend. Welke amendementen zijn er ingediend? Zijn ze strijdig met de Nederlandse inzet? Er ligt een voorstel voor een verordening computerised reservationsystems waardoor misbruik kan worden bestreden. Om welke vormen misbruik gaat het?

Waarom is op onderdelen van het project Single European Sky zo weinig vooruitgang geboekt? Waarom werkt de benadering van functionele luchtruimblokken niet? Waarom is de Europese routestructuur niet verbeterd en dus ook niet de vluchtefficiëntie en het milieueffect? Volgens een mededeling van de commissie duurzame toekomst kleine luchtvaart wordt een dialoog aangegaan. Met wie? Wat moet deze dialoog opleveren?

De heer **Roemer** (SP) merkt op dat het Galileo-project ook met deze rapportage uiterst riskant en onzeker blijft. Uit de laatste brief van de minister blijkt dat de verwachte inkomsten in de periode tot 2030 variëren tussen 4,6 en 11,7 mld. Hieruit blijkt hoe risicovol het project is. Hoe groot is de kans dat het bedrag op 11 mld. uitkomt in plaats van 4 mld.? Welke contracten zijn er? De heer Roemer vindt de beslissing over zo'n grote investering met zo weinig garanties onverstandig.

Hij vindt dat het verslag van de vorige Transportraad weinig zin heeft. Besluiten die gemakkelijk door de Raad werden genomen, staan uitvoerig beschreven, maar de inhoud van de discussies wordt vaag weergegeven net zoals de inbreng van Nederland. Kennelijk leidde de wens van Spanje voor een volwaardige controle op Galileo op Spaans grondgebied tot een

uitgebreide discussie met een bevredigende uitkomst, maar wat was de Nederlandse inbreng? De controlerende taak van de Kamer wordt bemoeilijkt door dit soort vage verslaglegging. Kan de minister maatregelen op dit punt nemen?

Het bevorderen van het goederenvervoer via het spoor om de wegen te ontlasten juicht de heer Roemer toe. Het toewerken naar een situatie waarin dit soort vervoer voorrang krijgt klinkt goed, maar ten koste waarvan krijgt dit voorrang? De Kamer heeft zich eerder uitgelaten over het verlenen van voorrang van personen- en treinvervoer boven goederentreinvervoer. Brengt de minister dit in bij het Europese overleg?

In de essentie van het voorstel wordt gesproken over het versterken van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het werkvervoer. Welke aanpak kiest de minister in dezen voor Nederland? Welke Nederlandse lijnen komen voor de Europese Corridor in aanmerking?

Door middel van een fiche wil de EU haar grip op spoorweginfrastructuur vergroten. Waarom moet de EU bepalen hoe Nederland zijn spoor moet beheren? Waarom vindt de minister dit een punt voor de EU? Het voorstel lijkt erg op de Nederlandse praktijk, maar zo goed gaat het niet met de contacten tussen de regering, ProRail en andere spoorvervoerders.

Nederland wil in verband met de cabotage naar volledige liberalisatie en dus naar het volledig wegnemen van beperkingen. Betekent dit dat het eigen binnenlandse vervoer wordt weggeconcurrereerd door Oost-Europese bedrijven met lagere lonen? Hoe worden onze veiligheidseisen en arbeidsvoorwaarden gewaarborgd? Staat een volledige liberalisatie haaks op de afspraken die zijn vastgelegd in de Nederlandse Wet wegvervoer goederen? Hoe reageert de bewindsman op Frankrijk dat ter bescherming van de eigen markt gigantische administratieve barrières opwerpt?

Europa, inclusief Nederland, zal op korte termijn nauwelijks vorderingen maken bij duurzame luchtvaart. De heer Roemer raakt er steeds meer van overtuigd dat de duurzaamheidsafspraken in het regeerakkoord niet meer zijn dan mooie woorden.

De heer **De Krom** (VVD) merkt met het oog op de invoering van ETS (Emission Trading Scheme) op dat het concurrentienadeel vooral optreedt op de transfermarkt. Aangezien Schiphol meer transferpassagiers heeft dan vergelijkbare luchthavens, meer dan 60%, is het de vraag wat dit betekent voor de concurrentiepositie van Schiphol. Wanneer wordt de concrete uitwerking, en met name het tijdpad, van de invoering van ETS zichtbaar? De heer De Krom gaat ervan uit dat bij invoering van ETS de vliegtaks wordt afgeschaft. Kan de bewindsman dit bevestigen?

De heer De Krom steunt het voorstel voor verlaging van de leeftijd van buschauffeurs van 21 naar 18 jaar. Gelet op het tekort aan chauffeurs moet gebruik worden gemaakt van de door de wet geboden mogelijkheden. Binnen de transportsector dreigt een groot tekort van 5000 à 7000 chauffeurs te ontstaan. Dit betekent dat de instroom, voor dit wettelijk mogelijk is, moet worden benut. Daarom is het goed dat er onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende soorten rijbewijzen, waardoor er sprake is van minder zware eisen aan de vakbekwaamheid. De heer De Krom wil ervan verzekerd zijn dat Nederland alle mogelijkheden gebruikt om een nog groter tekort aan chauffeurs te voorkomen. De opleidingskosten voor vrachtwagenchauffeur kunnen oplopen tot € 10 000 tot € 15 000. Kan de Kamer inzicht in de opbouw van deze kosten krijgen? Hoe verhouden de eisen en de kosten zich tot die in het buitenland?

Een buitenlander die in Nederland met zijn auto met een buitenlands kenteken een zware verkeersovertreding begaat wordt anders behandeld dan een Nederlander. Dit geldt ook omgekeerd. De auto van een buitenlander wordt niet in beslag genomen omdat men er in Nederland niets mee kan en het rijbewijs wordt niet afgenomen omdat men in het land van herkomst gemakkelijk een nieuw rijbewijs kan aanvragen. Deze gang

van zaken geldt overigens ook voor Nederlanders die in het buitenland een zware verkeersovertreding begaan. Dit is niet acceptabel. Europa moet hiervoor een oplossing vinden. Er zijn initiatieven met betrekking tot het uitwisselen van gegevens, maar wil de bewindsman verder aan een oplossing werken?

De heer De Krom is het eens met de voorstellen over cabotage. Hij is, sprekend over de werktijdenregeling, tegen de periode van 48 uur. Waarom moet Europa zich bemoeien met de stedelijke mobiliteit in Nederland? In Europa dreigt een wildgroei van milieuzones en milieulabels. Wil de bewindsman hieraan aandacht besteden?

De heer **Van Heugten** (CDA) vraagt naar de opstelling van Nederland in verband met de goederengeoriënteerde spoorcorridors. Diverse internationale spoorcorridors beginnen of eindigen in Nederland. Niet alleen de Betuweroute maar ook delen van het gemengde spoorwegnet maken hiervan deel uit. Wacht Nederland met een toetsing achteraf of is Nederland een actieve participant bij het totstandkomingsproces?

Kan de minister, gelet op de doorstart van Galileo in het publieke domein, aangeven in hoeverre er zicht is of gestuurd wordt op de deelname van Nederlandse bedrijven of organisaties aan de doorontwikkeling van Galileo?

De opgegeven redenen voor bemoeienis van Europa met de algemene en zakenluchtvaart hebben onvoldoende kracht. Welk probleem lost Europa op door daarvoor nieuw beleid of nieuwe regels op te stellen? De inzet van Nederland is kritisch. Men wil geen onnodig nieuw beleid of onnodige nieuwe regels. Wil de minister dit geluid in de Transportraad meer en luider laten horen?

De Europese Commissie is doende om een rekenmodel op te stellen om externe kosten van het vervoer door te belasten. Volgens de heer Van Heugten ziet het er naar uit dat dit voorlopig alleen voor het wegvervoer een succes wordt. Hij vindt het niet acceptabel als er sprake is van een voorlopige doorbelasting van externe kosten van het wegvervoer. Dit moet voor alle modaliteiten gelden. Gezocht moet worden naar een breed rekenmodel, een brede toepassing. Immers, de policy van de EU is geen modal shift van vervoerswijzen: afgesproken is in de transportpolitiek dat alle manieren van vervoer op een zo duurzaam mogelijke manier moeten worden ingezet ter ondersteuning van het Europees handelsverkeer. Wil de bewindsman de doorbelasting van de externe kosten aan de orde stellen?

De heer Van Heugten is, onder verwijzing naar het groenboek Een nieuwe stedelijke mobiliteit, tegen een lappendeken van milieustickers, maatregelen, enzovoorts. De rij- en rusttijden worden een probleem. Het vergroten van veiligheid en het verbeteren van de arbeidsvoorwaarden voor de chauffeur schieten hun doel voorbij. De rusttijden op parkeerplaatsen zijn nu veel te lang waardoor negatieve effecten optreden. Kan tijdens de Transportraad over flexibeler rij- en rusttijden worden gesproken? Hoe kunnen deze maatregelen internationaal worden geharmoniseerd, waarbij vooral gelet moet worden op de uitleg en toepassing?

De heer Van Heugten dankt de minister voor zijn brief over het pakket goederenlogistiek. Toch moet hem van het hart dat hij de ondersteuning mager vindt. Hij beschouwt de brief echter als een opstap tot verdere samenwerking.

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op dat hij iedere gelegenheid tijdens zijn aanstaande bezoek aan de Transportraad zal benutten om de diverse naar voren gebrachte onderwerpen te bespreken. De ontwikkeling van de duurzame luchtvaart, de Single European Sky, gaat langzaam. Veel nationale bevoegdheden, belangen en regelingen moeten veranderen, terwijl niet

alleen de luchtvaart maar ook defensiebelangen hierbij betrokken zijn. Nieuwe stimulansen worden ingezet, waaronder het Sésar-project (Air Traffic Navigation), met als doel een efficiënter gebruik van het luchtruim: 10% kortere routes, 10% minder kosten voor de luchtvaartmaatschappijen en een winst van 10% minder uitstoot bij dezelfde frequentie van verbindingen. De bewindsman zal iedere gelegenheid aangrijpen om dit punt onder de aandacht te brengen en op spoed aan te dringen. Tijdens een recent persoonlijk gesprek met de Eurocommissaris in Brussel werd het duidelijk dat de Europese Commissie hier hard aan trekt. De bewindsman betreurt de vertraging bij de vorming van functionele luchtruimblokken. Hij hoopt dat de Commissie binnen het SES2-pakket stimulerende voorstellen doet voor lidstaten om zich politiek sterker te committeren aan de vorming van deze blokken. Nederland is een van de initiatiefnemers bij het starten van de onderhandelingen over de vorming van een luchtruimblok in Noordwest-Europa.

De bewindsman merkt op dat de titel van de mededeling Naar een spoorweg met voorrang voor goederenverkeer weliswaar veelbelovend is, maar dat de inhoud niet zo ver gaat. De inhoud van de mededeling betreft het waarborgen van goede, duurzame en snelle achterlandverbindingen per trein, iets wat belangrijk is voor een mainportland als Nederland en de trans-Europese corridors. Het spoor is van oudsher veel te nationaal georiënteerd. Er zijn gigantische marktbarrières; ieder zijn eigen systeem, materieel en opleidingseisen. Het spoorproduct is daarom minder van kwaliteit en kan daardoor niet goed concurreren met andere transportmodaliteiten. Daarom is het belangrijk dat de Commissie met deze mededeling inzet op het verbeteren van randvoorwaarden voor het internationale goederenvervoer door de marktbarrières weg te nemen. Ook de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders moet meer in overeenstemming met elkaar worden gebracht. Deze aanpak sluit aan bij het corridorbeleid dat de bewindsman voert. Rotterdam-Genua is een belangrijke corridor. De Betuweroute is daarvoor het vertrekpunt. Richting Frankrijk is de corridor Rotterdam-Lyon, via Rozendaal, belangrijk. Als een actieve stimulering van het gebruik van deze corridors leidt tot andere vervoersstromen, moet naar passende maatregelen worden gezocht. Toename van het gebruik van de IJzeren Rijn is goed, maar hierop zal dezelfde wetgeving van toepassing zijn als die voor het gebruik van andere corridors. Door de recente aanleg loopt de Betuweroute niet door stedelijk gebied, maar door het landschap verder van de bewoning af, waardoor de lijn minder kwetsbaar is. Als een corridor Rotterdam-Lyon opportuun is, rijst in het kader van het basisnet de vraag welke maatregelen voor een bepaald soort vervoer en een zekere vervoersintensiteit moeten worden getroffen. Als een voorstander van corridors zal hij hier scherp op de randvoorwaarden letten. In contacten met de Duitse minister van Noordrijn-Westfalen de heer Wittke, heeft de bewindsman de kwestie van het alternatieve tracé van de IJzeren Rijn nogmaals onder de aandacht gebracht.

Antwoordend op de vraag om voor de zomer duidelijkheid te krijgen van de minister over vervoerscorridors over Nederlands grondgebied, bijvoorbeeld richting Frankrijk – een corridor Rotterdam-Lyon – zegt hij dat er op dit ogenblik alleen sprake is van een indicatie van vervoersassen die mogelijk interessant kunnen zijn. De lidstaten zelf spelen een rol bij de vraag of deze ontwikkelingen gestimuleerd moeten worden. In het najaar van 2008 worden mogelijk concretere voorstellen gedaan. De bewindsman zal de Kamer op de hoogte houden van nieuwe Europese voorstellen. Hij benadrukt dat hij actief is bij het ontwikkelen van Europese corridors omdat dit de enige kans is om het spoorwegvervoer verder op te krikken.

Inderdaad is er sprake van een groot verschil in prognosecijfers over de ontwikkeling van Galileo. Bij dit soort projecten is er altijd sprake van onzekerheden over kosten en opbrengsten. Over de kostenkant van de

bouwfase heeft de bewindsman zich bij de vicevoorzitter in Brussel ervan vergewist dat de inschatting van de Commissie als zeer realistisch wordt gezien. Nederland zet krachtig in op het risicomanagement. Bij een dreiging dat de kosten uit de hand lopen, moet direct worden ingegrepen en bijgestuurd. De kritische insteek van Nederland toen er extra EU-middelen moesten komen is de Kamer bekend. Het is onzeker hoe de markt voor satellietdiensten zich zal ontwikkelen. De Nederlandse inzet is erop gericht om alle kansen op de markt te grijpen, zodat de nationale industrie bij ontwikkelingen vooraan kan staan. De minister is fel ingegaan tegen de opstelling dat landen die de grootste inbreng hebben bij het project vooraan mogen staan en dat andere lidstaten pas na jaren mogen meedoen. Bij projecten die zoveel belastinggeld kosten moet ieder bedrijf dat toepassingen wil ontwikkelen volop kansen krijgen, reden waarom de bewindsman tegen het aanwijzen van eerste en tweederangslanden is en open concurrentie heeft benadrukt. Iedere actualisatie van de inschattingen zal de bewindsman onmiddellijk meenemen.

Nederland kon akkoord gaan met de wens van Spanje voor een grondstation, omdat dit geen extra kosten voor de EU met zich brengt. Spanje betaalt de kosten zelf. De bewindsman zal het grote Europese centrum in Noordwijk daar waar hij kan profileren, maar andere landen zijn ook geïnteresseerd.

In de formulering van het aanbestedingsbeleid in de bouwfase is opgenomen dat 40% van de aanbesteding moet gebeuren buiten de grote Europese bedrijven. Hier ligt een kans voor het Nederlandse bedrijfsleven. In de discussie over het groenboek toepassingen van de Commissie heeft de minister na raadpleging van de sector een inbreng geleverd. Hij verwacht binnenkort het actieplan van de Europese Commissie dat in samenwerking met de collega van EZ met de sector zal worden besproken. Een aantal Nederlandse bedrijven heeft zich, mede door bijdragen van EZ en VenW kunnen positioneren voor opdrachten in de bouwfase van Galileo. In de huidige ontwikkelingsfase worden Nederlandse bedrijven betrokken. Het gaat vooral om de productie van zonnepanelen en activiteiten op het gebied van verificatie en validatie van het totale systeem.

ETS is een belangrijk instrument dat maximaal werkt als landen buiten de EU zich daarbij aansluiten. Voor de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie is dit essentieel. Momenteel is hier sprake van nulgroei, terwijl in Dubai een luchthaven wordt gebouwd met zes parallelle banen en een capaciteit van 120 mln. Europa zet zich ervoor in om andere landen mee te krijgen. De concrete vraag rijst hoe Europa de ETS voor de luchtvaartsector vormgeeft. In welke categorie valt de luchtvaart? Hoeveel procent kan geveild worden? Als de rest van de wereld niet met het Europese systeem meedoet, ontstaan grote beperkingen. In 2010 moet in ICAO-verband een definitief standpunt worden ingenomen. De bewindsman houdt de Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen van en de discussies over het ETS. Hij ziet het toekomstperspectief voor het ETS niet somber in. In de VS bijvoorbeeld groeit het milieubewustzijn en vanuit Europa neemt op dit punt de druk op China toe.

Met de elektronische uitwisseling van verkeersovertredingen is winst geboekt. Het is goed dat Europa dit heeft geregeld omdat hiermee een lappendeken van (bi)laterale systemen wordt voorkomen. De RDW heeft met haar systeem vooropgelopen bij de totstandkoming van het uitwisselingssysteem. Het innemen van het rijbewijs van een buitenlander die een grove verkeersovertreding in Nederland heeft begaan, raakt de nationale bevoegdheden. De bewindsman wil bezien of op dit punt samenwerkingsprotocollen met andere landen kunnen worden opgesteld, maar dit luistert juridisch zeer nauw. Hij zal krachtig benadrukken dat Nederland voor een betere uitwisseling van gegevens is.

De Commissie is voorlopig niet van plan, de Europese wetgeving voor rijen rusttijden aan te passen. Onderhandelingen in 2006 hebben tot het

huidige resultaat geleid en de kans dat de meeste lidstaten bereid zijn om de Commissie op andere gedachten te krijgen is louter theoretisch. Wel wordt gewerkt aan een duidelijker en Europees bredere interpretatie van de richtlijn. Er is goed overleg met de sector en de handhavende instanties. Nederland heeft het initiatief genomen om onder bepaalde omstandigheden door te rijden naar een veilige parkeerplaats, ook als dit betekent dat de rij- en rusttijden worden overschreden.

Bij de general aviation op Europees niveau, algemeen en zakelijk, moet gedacht worden aan foto-, trauma-, sport-, recreatie- en reclamevluchten. De Commissie zal een discussie voeren met relevante betrokkenen en een raamwerk opstellen voor de duurzame toekomst van general aviation. De bewindsman zal scherp toezien op de Europese toegevoegde waarde. Hij is geen voorstander van nieuwe Europese regelgeving als problemen op nationaal of regionaal niveau kunnen worden opgelost. De praktijk laat zien dat de nationale regelgeving bij milieu en geluid leidend is bij de groeimogelijkheden van deze sector.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP) herinnert aan zijn vraag over de verslaglegging.

De heer **De Krom** (VVD) wil een toezegging over een vergelijking van vakbekwaamheidseisen en kosten van opleiding tot chauffeur in de transportsector.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) wil een antwoord op de vraag over de nieuwste ontwikkelingen van de veiligheid van auto's en in het bijzonder de extra veiligheid van motorkappen en voorruit.

De **minister** zal extra scherp nazien of in de verslaglegging van de Transportraad voldoende duidelijk tot uitdrukking komt wie bepaalde posities heeft ingenomen, zodat de Kamer beter kan controleren. De cabotageproblematiek heeft voortdurende aandacht. Het is in het belang van Nederland als op dat gebied meer vrijheid wordt geboden. Hij verwacht niet dat goedkopere Europese vrachtwagenchauffeurs de Nederlandse chauffeurs wegdrücken. Andere landen willen uit eigenbelang meer de nationale markten afgrendelen. Grote landen hebben hier belang bij. Andere landen vinden manieren om Europa een defensieve lijn te laten trekken en via nationale regelingen ontwikkelingen tegen te houden. De bewindsman verzet zich hier krachtig tegen. Met onder meer Frankrijk wordt bezien of een bilaterale regeling mogelijk is als men in Europa onvoldoende resultaten op dit terrein boekt.

De minister zegt de Kamer het gevraagde overzicht van de vakbekwaamheidseisen en kosten van opleiding in de diverse lidstaten tot chauffeur in de transportsector toe. Tot slot zegt hij toe dat hij de Kamer op de hoogte zal stellen van de nieuwste ontwikkelingen van de veiligheid van auto's en in het bijzonder van technische innovaties die eventueel verplicht kunnen worden gesteld.

Toezeggingen

- De Kamer ontvangt in het najaar van 2008 de dan voorliggende voorstellen voor Europese spoorgoederenvervoerscorridors die voor Nederland van belang zijn.
- De Kamer zal periodiek geïnformeerd worden over de ontwikkelingen ten aanzien van een Europees Emissie Handelssysteem (ETS).
- De verslagen van de Transportraden zullen uitgebreider worden opgesteld, zodat ook de inhoud van de discussie duidelijk wordt.
- De Kamer zal nader worden geïnformeerd over de vakbekwaamheids-

eisen die in Nederland en de EU gelden voor vrachtwagenchauffeurs en de kosten die daarmee gemoeid zijn.

- De Kamer zal schriftelijk worden geïnformeerd over de nieuwste technologische ontwikkelingen op het gebied van veiligheid van automotorkappen en -voorruiten in verband met het voorkomen van fatale botsingen met zwakke verkeersdeelnemers. Bezien zal worden of dit punt kan worden ingebracht bij de komende Transportraad.

De voorzitter van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

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