

Vergaderjaar 2009–2010

29 515

Kabinetsplan aanpak administratieve lasten

Nr. 307

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 december 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 29 oktober 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, de staatssecretaris van Economische Zaken en de staatssecretaris van Financiën d.d. 3 juli 2009 inzake het Aanvalsplan Top-40 knelpunten voortvloeiend uit de Fundamentele Verkenning Transportbelemmeringen (commissie-Noordzij) (29 515, nr. 292);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juni 2009 inzake de rapportage «Impuls aan logistiek» (31 305, nr. 140);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 juni 2009 inzake de actualisatie van het beleid spoorgoederenvervoer (29 984, nr. 184);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 oktober 2009 inzake transitowegvervoer door de Alpen (21 501-33, nr. 243);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 inzake de aanbidding van de 26ste Voortgangsrapportage Betuweroute (22 589, nr. 300);**
- **Toezegging tijdens AO transportbelemmeringen inzake nadere informatie betreffende aslastoverschrijdingen.**

Van het 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

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), 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), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Aptroot, Van Heugten, Jager, Roefs en Van der Staaij,

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

De **voorzitter**: Een goede middag allemaal. Ik heet u allen hartelijk welkom bij dit algemeen overleg, met name de minister, die wat opont-houd had onderweg. Ik stel een spreektijd van zeven minuten per fractie voor. Dat moet naar mijn idee kunnen, want er zijn vier woordvoerders.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik zal drie onderwerpen van de agenda behandelen: de knelpunten en transportbelemmeringen, het transitoweg-vervoer door de Alpen en de voortgangsrapportage Betuweroute. Over de aanpak van de knelpunten of transportbelemmeringen die zijn genoemd door de commissie-Noordzij, is in de stukken te lezen dat er absoluut sprake is van goede wil, maar ik vind toch dat de vorderingen beperkt zijn. Wij zouden meer moeten doorpakken.

Ik noem als voorbeeld knelpunt 4, het vervoer van paardenmest. Dit betreft niet de hele sector, maar het is ook lastig als het maar een paar ondernemingen betreft. LNV heeft dit knelpunt deels kunnen wegnemen door een uitzondering te maken, maar wij vinden het geen echte oplossing om uitzonderingen te maken die elke keer moeten worden aangevraagd. Wij vinden dat de regelgeving zo moet worden aangepast dat verzamelritten, die goedkoper zijn en beter voor het milieu, gewoon kunnen. Wij vragen of de minister samen met zijn collega wil regelen dat dit gewoon standaard kan. Het moet wel goed worden geadmistreerd, zodat verantwoording kan worden afgelegd.

De aanbeveling bij knelpunt 12, de regeling Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO), was simpel, namelijk om een circulaire aan het lokaal bevoegd gezag te sturen, zodat duidelijk wordt wat wel en niet mag en de vrije interpretatieruimte wordt beperkt. Tot mijn stomme verbazing lees ik dat de bewindslieden op VROM weigeren deze aanbeveling uit te voeren, omdat ze geen signaal hebben ontvangen dat er een probleem is. Er is een commissie-Noordzij, waarvan we hebben gezegd dat we de aanbevelingen serieus overnemen. Dan zal ook het ministerie van VROM niet zo arrogant en eigenwijs moeten zijn om te zeggen dat er geen probleem is, omdat zij het op het ministerie niet gemeld hebben gekregen. Het is geconstateerd en zij moeten dat uitvoeren. Wij verwachten dat dit gebeurt en wij willen in ieder geval dat de minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat dit transportbelemmeringen zijn, dat hij voor de sector opkomt en dit regelt.

Het knelpunt vervoersmanagement eisen van gemeenten, is keihard aangegeven, maar dit probleem is alleen maar groter geworden, want er is een verschrikkelijke motie ingediend door de collega's Cramer en Roefs, op zich een aardige collega ter linkerkant van mij, maar soms gebeuren er dingen die echt slecht zijn voor het bedrijfsleven. Zij hebben een motie ingediend die breed is aangenomen. De VVD-fractie heeft toen ook tegen gestemd. In die motie staat dat er een verplichtend karakter komt aan vervoersmanagement of dat het met convenanten wordt geregeld. Als het wordt opgelegd, moeten alle gemeenten dat doen. Wij willen dat niet. De minister hoort een aangenomen motie van de Kamer uit te voeren, maar ik vraag hem of hij zich niet met ons wil verzetten tegen die motie, omdat het gewoon een knelpunt is. Kan hij de Kamer vragen om nu eens verstandig te zijn en zeggen dat hij er niets voor voelt om die motie uit te voeren, omdat vermindering van de regeldruk en steun voor de onderne-

mers gewoon belangrijk zijn? Wij vinden het echt slecht dat de politiek dit soort zaken doet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Eén opmerking, voorzitter; volgens mij hebben wij hier een democratisch land.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is waar, maar als de minister nu eens flink argumenteert dat de de transportsector moet kunnen blijven functioneren en daarvoor opkomt, neem ik aan dat de coalitiefracties deze motie nog eens willen overwegen en zullen zeggen dat deze een beetje te veel van het goede is en dat zij het begrijpen en steunen als de minister zegt dat hij deze eigenlijk niet kan uitvoeren. Ik reken er toch op dat iemand als mevrouw Roefs haar eigen voorstel een keer moet heroverwegen. Het tweede punt is het transitowegvervoer door de Alpen. Wij vinden dat de Alpenstaten Zwitserland en Oostenrijk zich slecht en protectionistisch gedragen. Het doorgaand vrachtverkeer met allerlei omschreven soorten goederen wordt geweerd van de hoofdroutes, mag het niet meer berijden en moet dus of omrijden of dat vervoer maar niet meer doen, maar diezelfde goederendoorvoerfunctie mag wel door bedrijven in Oostenrijk en Zwitserland worden uitgevoerd. Het gaat hier met name om Oostenrijk. Wij begrijpen het als de Alpenlanden milieumaatregelen nemen, maar dan moeten deze objectief zijn en gelden, ongeacht of het een Oostenrijkse of een Nederlandse vrachtwagen is. Daarbij komt dat zij eisen kunnen stellen aan de categorieën als zij echt wat voor het milieu willen doen. Het overgrote deel van de Nederlandse vrachtauto's valt binnen Euronorm 5. Ik heb mij laten informeren dat vrachtauto's in Oostenrijk beduidend ouder zijn, zodat zij in slechtere milieucategorieën vallen, maar die Oostenrijkse vrachtauto's mogen deze goederen allemaal het hele land door sleuren. Zij mogen ze aan de ene grens ophalen en aan de andere weer afgeven.

Wij weten dat de Europese Commissie dit heeft aangekaart bij het Hof en dat de Nederlandse regering zich voegt. De minister denkt er precies zo over als wij, maar de klachten en de nood in de transportsector worden steeds sterker. Het water staat de mensen aan de lippen en de afhandeling bij het Europese Hof duurt jaren, dus wij vinden dat wij harder moeten optreden. Wat ons betreft moet dit fors worden aangezet richting Oostenrijkse regering; laat de ambassadeurs maar opdraven en voer de druk op. Als dat allemaal niet zou helpen en als zij daarin volharden, zou ik zeggen: als zij onze vrachtsector het brood uit de mond nemen, dan moeten wij als consumenten die landen misschien maar boycotten. De regering kan dat niet doen, maar een individuele parlementariër wel en collega's kunnen dat steunen. Wij vinden dat wij de transportsector, onze bedrijven en onze vrachtwagenchauffeurs niet in de kou moeten laten staan. Het protectionisme van Oostenrijk en Zwitserland moet gewoon afgelopen zijn en wij moeten de druk maximaal opvoeren. Ik denk dat de minister niet naar Oostenrijk en Zwitserland op vakantie gaat, want hij zoekt liever de warmte op van de Nederlandse Antillen. Dat is in ieder geval een goed voorbeeld.

Het derde en laatste punt is de voortgangsrapportage over de Betuwe-route. Wij wachten de eindrapportage af. Relatief gezien neemt het gebruik van de Betuweroute toe, maar we moeten er rekening mee houden dat de hele sector het moeilijk heeft. We hebben wel zorgen over de tarieven, die snel stijgen, ondanks de afspraken die daarover zijn gemaakt. Wij willen graag dat de minister opnieuw of schriftelijk aangeeft hoe het tariefverloop is. Wij zouden ook een onderbouwing willen van al die toeslagen: parkeerheffing voor wachtende treinen, heffing voor gebruik bovenleiding en aanvraag voor extra treinpaden. Het tarief is al fors, maar met al die toeslagen wordt het steeds duurder. Wij willen toch het gebruik bevorderen, zeker zolang er nog zoveel onbenutte capaciteit is? Het stapelen van toeslagen bovenop een hoog tarief vinden wij ongun-

stig. Graag een reactie en het liefst voorstellen van de minister hoe wij kunnen komen tot matiging van tarieven, zodat het gebruik zo groot mogelijk wordt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik beschouw dit overleg maar als een Kliko-overleg over transport en ik zal veel onderwerpen de revue laten passeren. We hebben een heel duidelijk overzicht gekregen van de stand van zaken bij de commissie-Noordzij. Er wordt hard gewerkt, met soms heel snel resultaat, maar soms zal het wegwerken van een knelpunt langer gaan duren. Op 17 augustus van dit jaar publiceerde EVO weer haar top tien van overbodige regels. Mijn vraag aan de minister is hoe deze top 10 zich verhoudt tot het aanvalsplan van de commissie-Noordzij. Ik zie wel overlap, maar er zijn ook nieuwe ergernissen opgedoken, bijvoorbeeld registratie chemische stoffen en de bewijsplicht bij cabotage. De vraag is dus of een actualisatie plaatsvindt van de top 40 van knelpunten van de commissie-Noordzij.

In eerdere overleggen over de Transportraad hebben we al gemeld dat we het eens zijn met de inzet van de minister om het transitoverkeer door de Alpen te reguleren. Wat vindt de minister van de door EVO en TLN gevraagde toevoeging om ook te pleiten voor het opheffen van het onderscheid tussen bestemmings- en transitoverkeer, omdat het milieu dit onderscheid evenmin maakt, zoals de heer Aptroot daarnet ook naar voren bracht?

Volgens de Europese Commissie maakte het ministerie fouten bij de uitvoering van een nieuwe richtlijn voor de bijscholing van truckers. Volgens Brussel zijn in Nederland ten onrechte allerlei cursussen toegestaan om te voldoen aan de scholingsnorm van 35 uur in vijf jaar. De cursussen voor assistent-verhuizer, taxateur-inboedelverhuizer of basisvorkheftruck worden opgevoerd, terwijl de minister het toch beslist met mij eens zal zijn dat deze niets te maken hebben met de verkeersveiligheid. Ook een instructiedag voor een nieuwe vrachtwagen door de leverancier wordt meegeteld voor die 35 uur. De vraag aan de minister is of deze richtlijn wel nauwkeurig genoeg is geïmplementeerd.

Bij de aanpak van ladingdiefstal wordt ook ingezet op veilige parkeerplaatsen. De minister had in zijn begroting voor dit jaar 10 mln. – nog 4 mln. extra voor Venlo – uitgetrokken voor de aanpak van 20 weggebonden verzorgingsplaatsen. De vraag is: komt er nog een tweede tranche? Er zijn drie categorieën verzorgingsplaatsen uitgewerkt en er is een nieuw bord in gebruik genomen langs de A15, maar nu het vervolg. Wie gaat de verwijzingsborden betalen? Wie pakt het geopperde idee op om te gaan certificeren? En cruciaal: wat wil Europa eigenlijk?

Inmiddels heeft zich het Europese project Label aangediend, met als doel een certificeringssysteem op te zetten voor verzorgingsplaatsen met een andere lay-out dan bij onze A15; niet met drie categorieën maar met vijf sterren en vijf slotjes. De eerste Label-veldtest wordt pas over een jaar afgerond. Daarna wordt besloten of er een certificeringssysteem komt. Dat wordt beoordeeld op basis van ervaringen in alle Europese landen. Ik vraag mij in gemoede af of er überhaupt voor 2011 nog ergens in Nederland een tweede verwijzingsbord komt zoals bij de A15.

De minister is net als ik de mening toegedaan dat provincies en gemeenten private initiatieven waar mogelijk zouden moeten steunen. Zij zouden op z'n minst ruimte moeten geven voor private ondernemers om zich te kunnen ontwikkelen, maar er blijkt eigenlijk helemaal geen sprake te zijn van samenwerking op dit gebied met diverse overheden. De vraag is wat de minister hieraan gaat doen.

Wij waarderen het zeer dat Buck Consultants International in opdracht van het ministerie heeft onderzocht of aanscherping van het spoorgoederenbeleid nodig is. De conclusie was dat er geen radicale wijziging, maar wel een actualisatie van het beleid nodig is. De minister zegt in 2009 te komen met een beleidskader voor transferpunten, maar 2009 is bijna voorbij; nog

twee maanden. De vraag is of 2009 ook de einddatum is voor de toezegging in de brief van de minister om te bezien of het spoorgoederenvervoer meer zou kunnen bijdragen aan de kabinetsdoelstellingen bij Schoon en Zuinig.

De minister stelt dat hij zich pragmatisch opstelt bij de railports en initiatieven uit de markt faciliteert. Dat klinkt wat halfslachtig, maar ik geef direct toe dat wij dat zelf eigenlijk ook zijn. Enerzijds willen wij goederenvervoer over het spoor stimuleren boven het wegvervoer, maar anderzijds geven wij voorrang aan het personenvervoer en stellen wij terecht hoge eisen op het gebied van veiligheid en milieu. Is afwachten wat er uit de markt komt wel voldoende als het gaat om het stimuleren van spoorgoederenvervoer? Wat is er volgens de minister binnen de gestelde grenzen nog mogelijk aan spoorgoederenvervoer? Als die potentie behoorlijk is, zou de minister dan niet met een duidelijke visie moeten komen op de manier waarop het spoorgoederenvervoer gefaciliteerd moet worden? Treedt de minister in contact met de markt, zoals Buck suggereert, over de beweegredenen om bepaalde marktkansen niet op te pakken en over wat nodig is om deze kansen beter te benutten, om vervolgens te bekijken of de overheid iets kan betekenen in de sfeer van randvoorwaarden scheppen? Alhoewel wij ons zorgen maken over de positie van Venlo als logistieke hotspot nummer twee, willen wij toch een zo groot mogelijke overheveling van de Brabantroute naar de Betuwelijn.

De heer **Van Heugten** (CDA): Mevrouw Roefs vindt het goed beleid om te stimuleren dat vervoer van de vrachtwagen zo veel mogelijk overgaat naar de trein. Als die capaciteit er niet meer is, moeten wij dat beleid dan loslaten volgens de PvdA-fractie?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Volgens mij ben ik duidelijk geweest door aan de minister de vraag te stellen of die capaciteit er is. Als die capaciteit er is, denk ik dat wij dat heel goed moeten gaan faciliteren. Als die capaciteit er op dit moment niet is, is een heel mooie nieuwe vraag of dat betekent dat we nieuwe capaciteit moeten maken. Hoe belangrijk vinden wij die overheveling? In mijn ogen is deze heel belangrijk. Ik zou dan wel eens willen praten over wat er aan investeringen nodig is. Zien we daar ruimte voor, zijn daar mogelijkheden toe? Ik ben gewoon begonnen met de vraag hoeveel capaciteit er nog is en of we vrijuit kunnen proberen te schuiven. Mijn vraag aan de minister is hoe hij de mogelijke overheveling van de Brabantroute naar de Betuwelijn gaat stimuleren. Er wordt per kilometer afgerekend, terwijl je meer kilometers moet gaan maken. Een tariefstijging van 17% maakt de Betuweroute niet zomaar aantrekkelijker, zeker niet in tijden van crisis, waardoor de spoorgoederensector net als de binnenvaart zwaar wordt getroffen. Denkt de minister aan crisismaatregelen? Is er overleg met de sector? Een suggestie van de sector is om niet vooraf aan ProRail te betalen, maar drie maanden achteraf. Dat zijn van die kleine zaken die in crisistijd heel gunstig kunnen zijn voor deze sector. Zou dat tot de mogelijkheden behoren?

Als we spoorgoederenvervoer willen overhevelen van de Brabantroute naar de Betuweroute, kom je ook een beetje aan de positie van Venlo, zoals ik al zei. Hoe ziet de minister die positie van Venlo, als het gaat om de bereikbaarheid voor spoorgoederen?

Nog even over de spoorveiligheid. De minister heeft in het spoeddebat over Barendrecht een hernieuwd onderzoek naar de plaatsing van extra ATB-Vv-seinen toegezegd, maar duidelijke doelstellingen voor het tijdpad van het te bereiken veiligheidsniveau of een budget voor de plaatsing van extra ATB-Vv-seinen moeten nog worden bepaald. Kunnen wij daar binnenkort bericht over krijgen?

In de Volkskrant stond een heel mooi artikeltje over duurzame stadsdistributie, de CarGo Hopper, het elektrisch voertuig dat goederen vervoert in de binnenstad van Utrecht. Overigens heeft een aantal Kamerleden dat

voertuig ook in het echt mogen aanschouwen. Er is nu dus een eerste, echte, eco-chauffeur met diploma. In het artikel las ik ook dat voor het rijden met dit elektrische voertuig geen rijbewijs nodig is, zodat leerlingen van 16 of 17 ervaring kunnen opdoen met rijden en bezorgen. Ik weet niet of dat laatste een goed idee is. Kan de minister een toelichting geven op de overwegingen bij de regels rondom de CarGo Hopper?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Iedereen is het erover eens dat de Betuweroute zo snel mogelijk gevuld moet worden. Daarom namen wij er met bezorgdheid kennis van dat volgens een recent artikel in het Nieuwsblad Transport spoorvervoerders dreigen de Betuweroute links te laten liggen, als beheerder Keyrail de tarieven niet drastisch verlaagt. Die kant moet het toch niet op. Het gemengde net moet worden ontlast, ook met het oog op de veiligheid, waarover we pas nog hebben gesproken. Bovendien is er natuurlijk geen miljardeninvestering gepleegd om braak te laten liggen. Daarom mijn vraag aan de minister hoe hij dit bericht en de daarin verwoorde dreiging beoordeelt. Is het een reële optie dat spoorvervoerders de geplande verschuiving van het vervoer van het gemengde net naar de Betuweroute opschorten? Hebben de spoorvervoerders inderdaad een verzoek ingediend bij het ministerie en bij Keyrail om de tarieven te verlagen met 20 tot 30%? Is daarop al gereageerd? Ik zag ook met enige verbazing dat Keyrail dit jaar een aantal nieuwe toeslagen heeft geïntroduceerd. Valt dit wel binnen de afspraken over tariefvorming? Wat betekenen die perikelen voor 13 december aanstaande, de datum waarop de Betuwelijn volledig operationeel zou moeten zijn en zo veel mogelijk volume via de Betuweroute zou moeten worden afgehandeld? De prognose was om dan ten minste op 300 ritten per week te komen. Blijft die prognose staan? Zijn er extra prikkels te bedenken om te voorkomen dat spoorvervoerders de geplande verschuiving van vervoer van het gemengde net naar de Betuweroute opschorten? Mijn laatste vraag over dit onderdeel is of het zal lukken om per 13 december op de Havenspoorlijn om te schakelen naar 25 kV. Wat is de stand van zaken? Als tweede punt zou ik de vinger willen leggen bij de omgekeerde modal shift die we mee lijken te maken. Het vervoer verschuift van de binnenvaart naar de met zwaar verlies rondrijdende trucks. Dit heeft alles te maken met de buitengewone toestanden waarmee wij te maken hebben. Mijn concrete vraag is om bij de ondersteunende crisismaatregelen in het oog te houden dat er onomkeerbare ontwikkelingen plaatsvinden. Dit heeft ook een verdere doorwerking als we kijken naar de discussie over de Alpenlanden. Het is prima dat de minister zich krachtig inzet voor het bewaken van de belangen van het Nederlandse wegvervoer bij het vervoer door de Alpenlanden en zich in de juridische procedure heeft gevoegd, maar er kan ook veel worden bereikt met shortsea-verbindingen, zodat je die kwetsbare Alpen niet hoeft te passeren. Die mogelijkheden worden wel met de mond beleden, maar zij verdienen ook een nieuwe impuls. Wat ons betreft komt er een krachtig actieplan, voorzien van heldere streefcijfers, ook op het gebied van de modal shift. We hebben al vaker gesproken over transportcriminaliteit, mijn laatste punt. Terreinen en panden zijn steeds beter beveiligd, waardoor je ziet dat de criminaliteit zich meer naar de openbare ruimte verplaatst. Bij contacten met transportondernemers valt mij op dat de aangiftebereidheid vaak laag is en dat men weinig vertrouwen heeft in de prioriteit die deze criminaliteit krijgt. Wat ook een rol speelt, is dat aangifte doen veel rompslomp met zich brengt. Dat veroorzaakt soms dagen vertraging en dat is voor ondernemers natuurlijk zeer problematisch. Mijn verzoek aan de minister is dan ook om zich er bij zijn collega van Justitie sterk voor te maken om het doen van aangifte sterk te bevorderen en eenvoudiger te maken. We horen dat het de goede kant op gaat, omdat er minder aangiftes binnenkomen, maar bij de werkbezoeken horen we dat het water soms tot de lippen staat, maar dat men het niet meer ziet zitten om

daar energie in te steken. Het is zeer ongelukkig als dat niet doorkomt, dus we moeten die aangiftebereidheid wel proberen te stimuleren.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. De minister heeft toegezegd dat er binnen een halfjaar na het advies van de commissie-Noordzij over de transportbelemmeringen een plan van aanpak voor de top 15 zou komen en binnen een jaar voor de overige 25 punten. Daar heeft hij zich aan gehouden. Prima werk, maar op onderdelen zien wij dat de inhoud van die aanpak nog wel vragen oproept. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Aptroot over de toepassing van de BRZO-regeling voor logistieke dienstverleners, vooral degene die te maken hebben met overslag, opslag en transport van gevaarlijke goederen. Het is onbegrijpelijk dat VROM niet bereid is een circulaire te maken om de interpretatie van die regeling voor de logistieke bedrijven duidelijk te maken. Hoe zit het daarmee? Wat gaat de minister daaraan doen? Een ander voorbeeld is de naheffing van belasting op lpg-heftrucks. Het ministerie van Financiën onderzoekt de mogelijkheid om de heffing van energiebelasting over de brandstof en het terugvorderen van de betaalde accijns om een dubbele heffing te voorkomen, te vereenvoudigen. Wanneer zien wij hiervan concrete resultaten? Met andere woorden, de CDA-fractie wil graag weten wat er per 1 januari aanstaande concreet aan bureaucratie en administratieve lasten voor de transportsector is opgelost met deze aanpak. Kan Actal hiervan een berekening maken?

De commissie-Noordzij heeft ook veel nadruk gelegd op de vereenvoudiging van de stedelijke distributie en de venstertijden. Kan de minister aangeven wat de Ambassadeur Stedelijke Distributie, die nu al een poosje in de weer is, tot dusver heeft bereikt, bijvoorbeeld bij de toepassing van het referentiemodel, zodat elke gemeente dezelfde venstertijden krijgt? Hoe staat het verder met de Europese acties? Veel punten in de lijst van 40 moeten door een gezamenlijke lobby van politiek en bedrijfsleven worden geagendeerd en opgelost. Hoe staat het met de ellende van de verschillende weekend-rijverboden in verschillende EU-lidstaten? We zien dat afschaffen of harmoniseren niet kansrijk is. Krijgen we bij de Europese Commissie dan wel geagendeerd dat de belangrijkste doorvoersassen, de TEN-corridors, niet of met minder van dit soort rijverboden worden belast of dat rijverboden niet gelden vanaf de grens tot aan de eerste parkeerplaats? Daarmee worden gevaarlijke parkeeropstoppingen voor de grensposten voorkomen. Een ander punt, waarover wij al eerder een motie hebben ingediend, is hoe het zit met de controle van de 28 dagentermijn onderweg. Vanochtend konden wij weer in de krant lezen dat dit een schrikbarend aantal parkeerproblemen oplevert op onze snelwegen, omdat vooral buitenlandse chauffeurs te pas en te onpas hun auto op de vluchtstrook parkeren. Graag een reactie van de minister hoe wij dit in Europees verband op de agenda krijgen.

Ik sluit mij aan bij de oproep van de heer Aptroot om slagvaardig te zijn in EU-verband. We zien dat commissaris Kroes miljardenboetes oplegt aan het bedrijfsleven, maar dat de Europese Commissie zelf nauwelijks een deuk in een pakje boter slaat bij het ongedaan maken van de discriminerende belemmeringen voor het transitogoederenvervoer door de Alpenlanden. We kunnen ons geheel vinden in de opstelling van de Nederlandse regering, maar het is toch jammer dat wij dit moeten constateren. Ik ging toch al niet skiën, maar dat zou dan niet in Oostenrijk zijn geweest in dit geval.

Wat betreft de rapportage «Impuls aan de logistiek» is de kern van het beleid om de goed ontwikkelde logistieke sector in Nederland nog verder te verbeteren en vooral slimmer te maken. Meer toegevoegde waarde per transporteenheid en minder belasting van milieu, ruimte, geluid en veiligheid vormen de basis voor duurzame groei. De commissie-Van Laarhoven heeft veel goed werk gedaan, met als resultaat onder andere het Strategisch Platform Logistiek, een logistiek topinstituut in Breda waarin

bedrijven en onderwijs samenwerken en een aanspreekpunt voor de overheid vormen. De CDA-fractie vraagt zich af wat hier uiteindelijk aan concrete acties uit kan komen. Er wordt een lijst opgesomd, met een aantal doorlopende acties voor de komende jaren, maar we zien dat deze weinig concreet is en weinig houvast biedt. Door een jaarlijks werkprogramma te maken kan dat Strategisch Platform zeggen welke acties het in dat jaar van de overheid verwacht om de logistiek te verbeteren. Als we dat concreet maken, weten we welke bijdrage van de rijksoverheid aan slimme en innovatieve logistiek wordt verwacht. Kan de minister dit agenderen en bespreken met het platform?

De conclusie van het rapport over het goederenvervoer per spoor is dat het huidige beleid niet wordt gewijzigd, maar wel op een aantal punten wordt aangevuld. Het accent blijft liggen op het faciliteren van dikke, internationale en vaak havengerelateerde goederenstromen. Doorlooptijden en betrouwbaarheid zijn kritische factoren om op dat traject concurrerend te kunnen zijn. Bij de Betuweroute is Nederland vaak het begin- of eindpunt van een lang internationaal traject, dus dan is dat geen probleem. Maar bij de noord-zuidverbinding naar Rotterdam/Antwerpen en bij de Brabantroute die op het gemengde net zitten, moet rekening worden gehouden met de capaciteitsverdeling op die netten. Hoelang kunnen wij deze nog adequaat faciliteren via het gemengde net? Wanneer komt er weer een dedicated noord-zuidlijn in beeld? Hoe verloopt zo'n proces? Tot dusver wijzen alle berekeningen uit dat deze niet haalbaar en niet betaalbaar is. Blijven wij niet in een kip-ei-situatie rondredeneren? Geen dedicated spoorlijn voor goederen betekent minder vervoer en minder vervoer betekent dat er nooit een lijn komt. Hoe doorbreken wij die cirkelredenering?

Er zijn al eerder vragen gesteld over de tarifiering bij de Betuweroute. Enerzijds is er de wens om de Betuweroute zo snel mogelijk kostendekkend te hebben. Anderzijds moeten de tarieven voor de Betuweroute zo aantrekkelijk zijn dat de spoorvervoerders niet uitwijken naar alternatieven zoals de Brabantroute en gebruik blijven maken van de Betuweroute. In recente berichten hebben wij gezien dat de spoorvervoerders kortingen vragen. Wat zijn de mogelijkheden en wat is de speelruimte voor de minister om stimulerend te werken bij de tarifiering van de Betuweroute, zodat alternatieven als de Brabantroute zo veel mogelijk worden vermeden?

In het rapport over het goederenvervoer staat verder dat aanvullende randvoorwaarden moeten worden gecreëerd om railports en wagenladingen beter te faciliteren. Volgens het onderzoek zijn railports en wagenladingen bedrijfseconomisch en maatschappelijk aantrekkelijk, maar komen zij niet of nauwelijks van de grond. Onze vraag is of ook is onderzocht waarom niet. Is er een heldere oorzaak aan te wijzen? Vinden wij die terug in het beleidskader transferpunten, dat wij volgens de brief in de komende maanden zullen ontvangen? Hoe staat het daarmee? Wat gaat dat concreet opleveren? Komen er railports bij? Zo ja, waar? Wie gaat daarin investeren? ProRail of de markt? Welke belemmeringen liggen er op het bordje van de overheid om op te lossen?

Is geluid een probleem voor het goederenvervoer? Zetten wij daarbij in op het bronbeleid, dat wil zeggen het stiller maken van locomotieven en wagons of moet op tal van plaatsen infrastructuur worden aangepast met dempers en geluidschermen? Wat is de richtlijn of het beleid van het kabinet? Is de ontsluiting van bedrijventerreinen per spoor nog een belemmering? Naar ons idee worden er meer stamlijnen opgeruimd dan aangelegd. Hoe zit dat? Hoe staat het met het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen per spoor? Wanneer denkt de minister dat dit knelpuntenvrij wordt opgeleverd?

In de voortgangsrapportage over de Betuweroute hebben wij gelezen dat 12 december aanstaande een belangrijke datum is, want dan gaan wij over naar 25 kV bij de Havenspoorlijn. Het is belangrijk dat dit gaat lukken.



Kan de minister zekerheid geven dat er geen problemen ontstaan? We hebben pas nog gezien bij de HSL dat de Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) ineens roet in het eten gooide. Is dat hier ook aan de orde? Hoe groot zijn de risico's en onzekerheden bij het succes van deze belangrijke datum?

Dit was de vijftiengste voortgangsrapportage. In de planning zien we dat na de overgang naar 25 kV nagenoeg alle activiteiten van het project zijn afgerond. Wij geven hierbij het signaal dat wij de volgende keer graag de voortgangsrapportage omgezet zien in een eindevaluatie.

De heer **Aptroot** (VVD): Collega Van Heugten sprak over een dedicated noord-zuidlijn voor het goederenvervoer. Dat is natuurlijk een heel mooie droom. Over welke lengte, van waar tot waar, denkt hij dat deze gaat lopen en heeft hij een idee van de kosten daarvan?

De heer **Van Heugten** (CDA): Er is in het verleden al een aantal keren gesproken over de Robel-lijn; van Rotterdam richting Antwerpen. Deze zou de internationale corridor richting Frankrijk en Spanje moeten bedienen. In Europees verband is dit een belangrijke corridor. Ook hier is Rotterdam het begin- of eindpunt van het tracé. Dat moet gecombineerd worden met het gemengde net. Wij vragen ons af hoelang dit nog als volwaardige trans-Europese spoorlijn kan functioneren, wat betreft veiligheid, het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen en capaciteit. Wij hebben in het verleden gevraagd of de minister kan onderzoeken of deze lijn haalbaar is. De uitkomst is bij mijn weten twee keer geweest dat deze niet kosteneffectief en niet haalbaar is. De vraag is of wij niet in een cirkel redeneren en hoe wij uit deze kip/ei-kwestie komen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in eerste termijn. Een excuus dat ik te laat kwam. Gelet op de tijd ga ik geen rondteksten houden, maar direct beginnen met de beantwoording van de vragen. Ik reageer themagewijs op de vragen; allereerst over het aanvalsplan en de top 40 van knelpunten van Karel Noordzij. Daarbij zal ik meteen ingaan op andere vragen over het wegvervoer, zoals over de aanpak van de stedelijke distributie en het transitoverkeer door Milkaland. Vervolgens zal ik ingaan op het onderwerp «impuls aan logistiek». Het derde onderwerp is het spoorgoederenvervoer en de Betuwelijn. Dat zijn zo'n beetje de hoofdblokken.

Wat is er allemaal aan de hand bij het belangrijke advies van Karel Noordzij? Ons beeld is dat de uitvoering van de actiepunten goed verloopt. Bij de helft van de 40 knelpunten zijn de acties al geheel of gedeeltelijk uitgevoerd. Ik vind dat best een behoorlijke prestatie. Ik kan zeggen dat de heer Noordzij tegen ons heeft gezegd dat hij daar tevreden mee is. Hij kon hier helaas vandaag zelf niet aanwezig zijn, maar hij is tevreden, zeker ook omdat het gaat om kwesties die vaak al jaren slepen, laten wij daar niet omheen draaien, en niet om problemen die sinds gisteren zijn gesignaleerd en even worden weggetikt.

Om uiteenlopende redenen is het lastig om de omvang van de reductie van de regeldruk precies te kwantificeren. Bij circa een kwart van de knelpunten was het mogelijk om quick and dirty tot een kwantificering te komen. Daarbij gaat het om totaal jaarlijks 20 mln. aan potentiële reductie van regeldruk. Een gedeelte daarvan is inmiddels gerealiseerd. Dat is het beeld, maar het is niet altijd gemakkelijk om het helemaal helder in beeld te krijgen.

Vermindering van regeldruk kost tijd. Zoals gezegd hebben veel knelpunten ook een Europese dimensie. Daarom hebben wij in overleg met het bedrijfsleven de belangrijkste knelpunten uit het advies-Noordzij met een Europese dimensie inmiddels officieel aangemeld bij de EU High Level Group van de oud-premier van Beieren, Herr Doktor Edmund Stoiber. Mede op basis daarvan heeft Herr Stoiber intussen aanbevelingen

gedaan om de tachograaf te moderniseren en de regelgeving daarover te versoepelen. Volgens Edmund Stoiber zelf kan dat op termijn het Europese transport een miljard aan administratieve lasten besparen.

Nu is natuurlijk de Europese Commissie aan zet om dit actief op te pakken. Ik heb daar wel vertrouwen in, niet alleen omdat de herkozen voorzitter José Barroso zich altijd fel heeft gekant tegen bureaucratie, maar ook omdat ik bij Antonio Tajani, die ik gisteren nog even mocht spreken in Brussel, continu ambitie in deze richting merk. Wij zullen samen met het bedrijfsleven druk blijven uitoefenen op Brussel om hiermee vaart te maken. Ik vind het echt van belang dat wij een gezamenlijke strategie hebben afgesproken; het bedrijfsleven via de Europese koepels en wij via onze Europese contacten. Je moet elkaar daarin krachtig versterken, anders slaan wij in Brussel geen deuk in een pakje boter.

Er heeft nog geen conferentie plaatsgevonden over de aanpak van regeldruk door het bedrijfsleven zelf. In deze tijd van crisis ligt de prioriteit heel strak bij overeind blijven, maar het bedrijfsleven heeft aangegeven dat het ook zonder een heel snelle internationale conferentie de belangen en standpunten heel stevig uitwisselt en afstemt met zusterorganisaties in het buitenland en die ook in lijn laat zijn met wat wij doen. Die lobby, die veel meer congruent is, komt stevig op gang. Wij gaan gewoon zo verder in Europa en ik denk dat wij in Edmund Stoiber en zijn team een krachtige partner hebben.

Dan de specifieke vraag van mevrouw Roefs over de verhouding van de top 10 van EVO tot het aanvalsplan van Noordzij. Wordt de top 40 van knelpunten geactualiseerd, bijvoorbeeld omdat op de EVO-knelpuntenlijst het nieuwe knelpunt REACH staat? Ik heb van EVO begrepen dat hun lijst niet is gebaseerd op een onderzoek à la Noordzij, maar dat deze de neerslag is van binnengekomen klachten van de leden. Dat veel punten overeenkomen met het onderzoek van Noordzij is an sich logisch en ook wel een herbevestiging voor ons dat het serieuze punten zijn.

Ik zie dus die top 10 van EVO als extra aanleiding om alert te blijven op regeldruk en bureaucratie, alsook om echt resultaat te willen halen. Veel van de genoemde zaken zijn vereenvoudigd; denk aan de rittenadministratie voor bestelwagens. EVO wil nog een stap verdergaan en de hele rittenadministratie afschaffen. Dat gaat helaas niet vanwege het misbruik van privégebruik. Vanwege het privégebruik kunnen we dat niet helemaal afschaffen, maar misschien komen er ooit andere manieren voor. De rittenadministratie voor bestelwagens is intussen wel stevig vereenvoudigd.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik denk dat de minister wel weet dat ik eerder een voorstel heb gedaan om de motorrijtuigenbelasting voor bestelauto's te verhogen, om daarmee de bijtelling voor privégebruik te compenseren. Dan hoeft niet meer bijgehouden te worden of privé wordt gereden. Een bestelauto is toch wat anders dan een passagiersauto. Daarin kan je namelijk je schoonmoeder niet meenemen, want zij zou dan in de achterbak vervoerd moeten worden. Hetzelfde geldt voor het vervoer van heel veel kinderen. Laten wij dus niet moeilijk doen: het kan heel makkelijk vereenvoudigd worden en het kost geen euro belasting. Immers, de motorrijtuigenbelasting gaat ruim €100 per bestelauto omhoog. Vervolgens zijn wij van alle problemen af wat dat betreft. Een dergelijke vereenvoudiging zou de minister toch moeten steunen.

Minister **Eurlings**: Het klinkt heel mooi, maar helaas dient zich bij mij de vraag aan of het plaatje dat de heer Aptroot schetst niet erg idealistisch is. Hij zegt: in een bestelbus kan je je schoonmoeder niet vervoeren. Ik mag hopen dat iedereen zo denkt, maar het zou zo maar kunnen zijn dat heel veel mensen hun schoonmoeder juist wel in zo'n busje zouden willen vervoeren. Het is dus maar net de vraag hoe dat in de praktijk vaak

beleefd wordt. Wel kan je een dergelijke discussie voeren. Het is overigens bekend dat de regering er juist voor kiest om de motorrijtuigenbelasting stap voor stap af te schaffen. Hierover moet evenwel een debat met de staatssecretaris van Financiën gevoerd worden.

In mijn verantwoordelijkheid constateer ik alleen dat zo lang de regelingen er zijn, een beperkte administratie nodig is. Mensen zijn namelijk niet helemaal naïef; anders vindt men manieren om privé- en zakelijk gebruik wel degelijk in elkaar te laten overlopen. Ik heb een goede vriend die bij de logistiek van een supermarktketen werkte. Hij had een Volkswagen busje (Caddy) met voor twee stoelen en achter een soort inlaadruimte; daarmee deed hij zijn werk, maar hij ging daarmee ook naar Zuid-Frankrijk op vakantie. Intussen heeft hij vrouw en kinderen. Nu ligt het wat minder voor de hand, maar toch blijkt dat in sommige situaties sprake kan zijn van een stevig privégebruik van een bestelbusje.

Nogmaals, zo lang de regeling nog van kracht is, zal de rittenadministratie nodig zijn. Maar misschien zijn er op een gegeven moment situaties denkbaar dat die administratie helemaal niet meer hoeft. Je moet dan wel op een heel ander systeem overgaan.

De heer **Aptroot** (VVD): U weet dat de belastingopbrengst gelijk kan blijven. Bijvoorbeeld EVO en het hele bedrijfsleven zouden het geweldig vinden, wanneer de rittenadministratie voor de bestelauto zou verdwijnen. Wij zullen dit ook nog eens proberen bij de staatssecretaris van Financiën. Steun van de minister van Verkeer en Waterstaat daarvoor is daarbij echter wel heel essentieel.

Minister **Eurlings**: Ik constateer dat wij binnen het huidige regime gedaan hebben wat wij konden. Ik doel op de vereenvoudiging; daarmee hebben wij ook gereageerd op signalen van EVO. Mocht daarvoor in het verkeer tussen de Kamer en de staatssecretaris van Financiën een heel ander systeem te bedenken zijn, dan is er misschien meer mogelijk. Wel voeg ik daar echter direct aan toe: het verhogen van de motorrijtuigenbelasting is niet echt iets wat de regering op het ogenblik voor ogen staat. Zoals gezegd, willen wij namelijk juist de motorrijtuigenbelasting verlagen en op een gegeven moment afschaffen. U kent ons verschil van inzicht wat dat betreft. Ik herhaal dat dit debat met staatssecretaris De Jager gevoerd moet worden.

Iets dergelijks geldt ook bij enquêtes. Het CBS heeft zijn enquêtes inmiddels sterk gestroomlijnd of verminderd, onder andere door heel andere gegevensbronnen te benutten en door het te «versimpelen». Overigens hebben wij te maken met internationaal wettelijke enquêteverplichtingen; er is een aantal waar wij niet omheen kunnen. Een beetje enquêtedruk zal er dus wel blijven. Natuurlijk proberen wij dat steeds verder terug te dringen, maar het is niet mogelijk om dat helemaal tot nul terug te brengen.

Op de lijst van EVO staat ook REACH, Registratie, Evaluatie, Autorisatie en beperking van Chemische stoffen. Dit is inderdaad nieuw ten opzichte van het advies van de commissie-Noordzij. Voor de stand van zaken in dit dossier verwijs ik naar Kamerstuk 21 501-08, nr. 305 van 9 april. REACH werkt sinds juli 2007; medio 2011 is de evaluatie voorzien. Op deze manier is het vorm gegeven.

In principe komt EVO niet met REACH in aanraking, omdat EVO over vervoer gaat. Als de transporteurs echter de importeursverantwoordelijkheid op zich nemen, komt REACH wel in beeld. Het gaat om die gevallen waarin de transporteurs echt de importeursverantwoordelijkheid pakken. Je hebt dan immers met de registratie van REACH te maken.

VROM heeft overigens regelmatig contact met de EVO-vertegenwoordigers. Mij is gemeld dat zij ook uitgenodigd zijn om aan te schuiven bij het reguliere overleg dat VROM met de industrie over REACH voert. Dat vind ik goed, want dan kunnen ook daar voor de evalu-

atie in 2011 mogelijk concrete verbeterpunten worden aangedragen door de transporteurs, of zij nu importeursverantwoordelijkheid hebben of niet. Daar kan de discussie dus worden aangegaan. Een vertegenwoordiging van EVO is nog niet bij dat overleg aangeschoven, maar ik hoop echt dat EVO kan meedoen aan het VROM-overleg over REACH. Dit is een oproep die ik doe. Immers, 2011 is niet meer zo heel ver weg en de tijd gaat snel. Toch duurt het nog een jaartje of twee. Ik denk dat het een snellere manier is om nu al mogelijke verbeterpunten te agenderen en zo op de evaluatie vooruit te lopen.

Moeten wij de top 40 gaan actualiseren? Op zich denk ik van niet. Nut en noodzaak van een herhaalde totaal integrale doorlichting lijken mij namelijk niet zo heel groot, nu wij bezig zijn de 40 punten voor de vuist weg te werken. Misschien kan dit later nog. Laten wij nu eerst maar proberen om de 40 punten echt aan te pakken. Er moet immers nog heel veel gebeuren en dat gaat heel veel energie vergen. Dat meen ik serieus. Wij hebben nu weliswaar de eerste slagen gemaakt, maar het gaat erom dat wij al onze energie en aandacht kunnen gebruiken om echt al die punten naar tevredenheid aan te pakken. De toon in de bijdragen was ook zo'n beetje: tevreden, maar zet vooral heel hard door. Ik denk ook dat er nu niet zo heel veel nieuws uit zal komen. De commissie-Noordzij is ook nog niet zo lang geleden met een advies gekomen. Over een aantal jaren is een herhaalde totale, integrale doorlichting wellicht mogelijk.

Via de top 10 van EVO en andere signalen van de branche verzorgen wij sowieso een continue actualisatie. Daaruit komen nieuwe dingen naar voren, als die er zijn. Zo is REACH opgekomen. Zo stel ik mijn lijn voor; laten wij de extra punten die op die manier blijken, oppakken, maar laten wij vooral proberen om de genoemde 40 punten stuk voor stuk op te lossen. Over een aantal jaren zal een nieuwe totale doorlichting wellicht nodig zijn. Ik voeg hieraan toe dat het nu gaat om intensieve processen. De heer Noordzij heeft hier met zijn team veel tijd in gestoken; het duurde ook lang. Vandaar dat ik zeg: eerst afmaken en dan kijken welke nieuwe problemen zich voordoen.

Ik kom te spreken over Alpentransito. De heer Aptroot heeft ...

De heer **Van Heugten** (CDA): Voordat de minister overgaat naar een ander blokje, herhaal ik mijn vraag of de minister kan toezeggen dat hij omstreeks 1 januari aanstaande Actal een berekening laat maken. De minister zei namelijk: ik kan nu moeilijk concreet aangeven hoeveel op het ogenblik aan administratieve lasten bespaard is. Misschien kan Actal een inventarisatie maken van de mate waarin de administratieve lasten verlicht zijn. De club van de heer Stoiber gaat over de Europese aanpak van een aantal knelpunten. Staan daar ook de weekeindrijverboden op de agenda? Ik denk hierbij met name aan de trans-Europa ritten en de controletermijn van 28 dagen.

Minister **Eurlings**: Er zijn twee vragen gesteld. De eerste gaat over de regeldruk. Welnu, het probleem met Actal is dat die instantie alleen kijkt naar de lasten van nieuwe regels. Actal acht zich ook niet voldoende geëquipeerd om dit soort inventarisaties erbij te nemen. Dat wil niet zeggen dat wij zelf geen grofmazige inschatting kunnen maken, eventueel samen met de sector. Daarbij kunnen wij overigens niet op de details ingaan. Ik wil nog wel even mijn gedachten laten gaan over welk soort lastenbesparing het daarbij gaat. Ik ga dus eerst na hoe de commissie-Noordzij daar tegenover staat. Ook ga ik dus na hoe wij met de sector en op basis van onze expertise kunnen nagaan wat het aan vermindering van lasten oplevert.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heugten, is uw vraag hiermee voldoende beantwoord?

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij kunnen Actal de vraag wel voorleggen. Wij hebben eerder gezien dat Actal vrij breed kan adviseren. Als het antwoord ontkennend is, kunnen wij altijd nog uitwijken naar de optie die de minister aandraagt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben er ook voor om aan Actal te vragen om een beoordeling van de vorderingen te geven. Hoe specifiek en exact dat kan zijn, zien wij wel. Ik steun collega Van Heugten dus in zijn verzoek. Ik had overigens nog drie knelpunten genoemd: 4, 12 en vervoermanagementeisen gemeenten. Daarop wil ik nu graag antwoord van de minister krijgen. Het kan ook zijn dat hij binnenkort hierover met nadere informatie komt. Dat vind ik dan ook best.

Minister **Eurlings**: Kunt u die even herhalen?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik doel op het niet verzameld mogen vervoeren van paardenmest.

Minister **Eurlings**: Daar kom ik nog over te spreken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik dacht dat dit blokje was afgesloten.

Minister **Eurlings**: Nee, maar laat ik gewoon toezeggen dat ik zal vragen of Actal in staat is om er iets aan te doen. Ik laat aan Actal over in hoeverre dat het geval is. In het algemeen komt er dus nieuwe regelgeving. Gezien de precisie waarmee Actal altijd te werk gaat, meen ik dat Actal heel stevig werk zal maken van deze vragen met het oog op de nieuwe regelgeving. Maar misschien ziet men nog andere mogelijkheden. Daarom zal ik de vragen met alle liefde aan Actal voorleggen. Anders kijken wij of wij zelf een grofmazige inschatting kunnen maken. Ik snap de behoefte daaraan. Het lijkt mij ook nuttig. Ik kom er dus op terug. Wat de heer Stoiber betreft, kan ik zeggen dat wij op het punt van de weekeindrijverboden vooral te maken hebben met lidstaten die ter zake zelf bevoegdheden hebben. Ik heb dit besproken met Wolfgang Tiefensee en met de drie staatssecretarissen met wie ik te maken heb gehad. Bij allen heb ik het aan de orde gesteld en gezegd dat ik het niet Europees vind en dat het slecht is voor de sector, alsook slecht voor de verkeersveiligheid en dus slecht voor Europa. Europa is een interne open markt; je moet dus met elkaar tot dezelfde regels komen. Ik ben bij al die vier bewindspersonen op 0,0 begrip gestuit. De reactie was: wij kunnen goed met elkaar door een deur, maar, sorry, op dit punt bewegen wij niet. Men wilde zelfs niet bewegen, als het ging om de vraag om aan de grens een beetje flexibel te zijn. Dat laatste vond ik wel erg. Ik heb gevraagd om 5 km of 10 km tot de eerste parkeerplaats vrachtwagens door te laten gaan. Ik heb ook gevraagd om een keer in Venlo te komen kijken wat er aan de hand is; dat is toch niet meer te verdedigen? Ik heb voorts gezegd: dan moet je zelf een deel van de last pakken. Zelfs daarbij was 0,0 ruimte. Natuurlijk ga ik ermee door. De nieuwe minister, de heer Ramsauer, komt ook uit Beieren, dus niet zo ver van de heer Stoiber vandaan. Volgens mij zal de heer Ramsauer het eerste aanspreekpunt zijn. Ik heb hem overigens nog niet ontmoet in zijn nieuwe hoedanigheid; ik heb hem eerder ook niet ontmoet in zijn functie als fractievoorzitter in het parlement. Als ik hem de eerste keer spreek in zijn nieuwe functie zal ik dit punt dus aan de orde stellen. Ik heb alleen niet zo veel hoop, want tot nu toe is er sprake van een totaal «no go», hoe ontevreden ik daar ook over ben. Ik vind het ook echt niet te verdedigen dat je aan de grenzen in een open Europese Unie, waar die grenzen net zijn weggenomen en waar dat proces nog verder moet gaan, zo'n ontzettend grote chaos laat ontstaan. Nogmaals, ik vind dat echt heel erg. Wij proberen ook met kunst- en vliegwerk, met emplacementen, de druk te verminderen, maar jongens, jongens, het is eigenlijk

helemaal niet nodig, als je gezamenlijk regels afspreekt. Ik kom hier dus graag op terug. Ik ga, zoals gezegd, in mijn eerste gesprek met de nieuwe minister dit vanzelfsprekend aan de orde stellen.

Ik kom te spreken over Alpentransito. Ook wat dit betreft geldt: ik kan het alleen maar voor de volle 100% met de Kamer eens zijn. Ik vind het heel erg slecht. Het is ook een terugkerend fenomeen. Ik noem in dit verband even het voorbeeld van Karinthië: we drukken het transito eruit; het heeft heel weinig met milieu te maken. Ik verzet mij daar met hand en tand tegen; ik vind het ook totaal indruisen tegen het beginsel van vrij verkeer binnen de Europese Unie. Ik heb met eurocommissaris Tajani afgesproken dat wij ons zullen voegen bij de zaak aan het Hof. Hierover heb ik ook een heel goed gesprek gehad met Wolfgang Tiefensee tijdens de bijeenkomst in Leipzig van het Internationaal Transport Forum (ITF). Daarbij was hij het inhoudelijk volkomen met mij eens. Nu ga ik hierover met minister Ramsauer terecht rond de tafel zitten. Het moet zo veel mogelijk aan ook lidstaten helder worden gemaakt dat dit niet kan; het is echt heel erg slecht. Goed, dit lijkt mij dus de eerste te volgen lijn. Zodra hierover iets nieuws bekend is, zal ik de Kamer daarover berichten. Onze weerstand is in ieder geval massief. Ik moet nog wel zeggen dat, als ik komend jaar daar niet ga skiën, ik dat eigenlijk toch al niet van plan was om de reden die de heer Aptroot noemde. Ik houd niet van chocola, dus Milka heb ik al 36 jaar niet gegeten. Van wijn houd ik wel, maar daarbij gaat mijn voorkeur niet direct naar Oostenrijkse wijn uit. Maar goed, dat is niets nieuws, dus ik ben bang dat dit zo blijft, als wij straks dit varkentje gewassen hebben en het probleem is opgelost. Nogmaals, dit is de eerste te volgen lijn. Ik moet nog wel in alle ernst zeggen dat ik zelf merk hoe dit leeft bij de sector. Ik kan mij dat ook heel goed voorstellen: het is al zo zwaar en het water staat tot aan de lippen en dan krijg je onder het mom van milieu dit soort maatregelen opgelegd die helemaal niet over milieu gaan, maar veel meer te maken hebben met protectie van de eigen markt, de eigen sector, et cetera. Ik vind dat echt niet kunnen! Ik zal mij dan ook met hand en tand verzetten tegen dit soort maatregelen. Gisteren was een officieel gesprek; ik heb een wat langer tête à tête gehad met de heer Tajani. Daarbij heb ik nog een keer uitgesproken, overigens met volledige steun van zijn zijde, dat wij hier «met hand en tand» tegenin gaan. Het kan echt helemaal niet!

De heer **Aptroot** (VVD): Het is fijn dat de minister er opnieuw hard tegenaan gaat. Dat willen wij ook. Een nieuwe collega in Duitsland schept bovendien weer kansen. Immers, als Duitsland zich met ons scherp verzet, kan dat helpen. Laat de minister dus ook die actie ondernemen. Ik wil nog wel graag weten of hij nog met zijn collega Verhagen gaat praten om de druk ook diplomatiek fors op te voeren. Ik heb begrepen dat de minister toch niet die kant op wil, als hij met vakantie gaat. Ik heb er in ieder geval begrip voor dat de regering volhardend is in die zin dat echt alles wordt ingezet om de druk op te voeren. Laat mij dan maar eens praten over een consumentenboycot. Dat helpt ook een beetje bij het opvoeren van de druk.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat wij eerst moeten proberen om het op de zojuist beschreven manier met elkaar te regelen. Ik ben bereid om ook mijn collega Verhagen hierover aan te spreken, zodat ook via zijn contacten een helder signaal gegeven wordt. Het is bekend dat de collega van VROM, die erbij was toen wij hier een keer over spraken, op basis van haar milieuverantwoordelijkheid krachtig wil accentueren dat het geen milieubeleid is en dat het niets te maken heeft met al dan geen schoonheid van zo'n automobiel, zo'n vrachtauto. Dit dient namelijk een heel ander doel. Dat heeft zij zo uitgesproken; ik vind het het meest krachtige signaal wanneer een milieuminister zegt: daar heeft het milieu niets aan. Dit zeg ik op mijn manier van dik hout zaagt men planken. Dat is dus een

heel helder signaal dat aangeeft dat het inderdaad een echt heel foute regelgeving betreft. Ik herhaal dat ik bereid ben om dit aan de heer Verhagen door te geven, opdat hij deze boodschap via zijn contacten overbrengt. Een boycot lijkt mij op het ogenblik echter niet de geëigende weg. Laten wij het eerst proberen op de wijze die ik zojuist beschreven heb en laten wij elkaar hierover later weer spreken. Er zullen vast heel veel Oostenrijkse wijnboeren zijn of chocoladeproducenten die hier niet echt wat mee te maken hebben. Het signaal dat de heer Aptroot gaf, is wel heel helder. Dat men het goed hore in Oostenrijk. Men moet zich er ook goed rekenschap van geven hoeveel bedrijven, ook naar aanleiding van een krantenbericht, direct reageren. Daar ben ik ook heel gevoelig voor. Daaruit blijkt hoe dit in de sector leeft. Bij de eerstvolgende Europese bijeenkomst van de Transportraad zal ik bilateraal mijn Oostenrijkse collega er nog eens nadrukkelijk op wijzen dat het echt heel erg opspeelt.

De heer **Aptroot** (VVD): Wast u ze maar de oren, zou ik zeggen.

Minister **Eurlings**: Ik spreek wel Duits, maar ik weet niet precies wat hiervoor de Duitse uitdrukking is. Het komt wel goed. In ieder geval zal mijn boodschap heel helder zijn. Ik herhaal dat ik de Kamer zal berichten zodra er iets nieuws te melden is. Ook zal ik de Kamer op de hoogte houden van onder andere de voortgang en de tijdsplanning.

Wel zal met de gepassioneerde weerstand bij dit soort zaken altijd een verschil zijn in definitie tussen bestemmings- en transitoverkeer. Dat wil echter niet zeggen dat wij daardoor niet veel wapens hebben om foute dingen te bestrijden. Ik zal daartoe nog een anekdote vertellen. Met de nu vertrokken minister Wolfgang Tiefensee uit Duitsland had ik op zich een goede relatie. Maar een keer zaten wij inhoudelijk, los van het zondagrijverbod, echt op een andere koers. Dat was toen de Duitse regering met een logistiek plan kwam. Daarbij wilde men een progressieve taks voor het vrachtvervoer, die in feite neerkwam op het discrimineren van het transitoverkeer. Daar hebben wij ons toen met succes met hand en tand tegen verzet. Dat was een hele issue geworden in de Duitse Bundestag. Op die manier kan je dus voorkomen dat in de praktijk tussen die twee elementen discriminatie optreedt. Je kunt dus niet het feit wegmoffelen dat er twee categorieën zijn. Wel proberen wij een gelijke behandeling te bewerkstelligen. Dat is volgens mij ook de uitdaging.

De heer Van der Staaij had het over short sea. Daarmee kan natuurlijk ook heel veel opgevangen worden. Wij investeren daar dan ook in. Wij willen dat dus stimuleren. Dat betreft niet zozeer de Plattensee of de Vierwaldstättersee, maar het gaat erom via short sea van noord naar zuid te komen.

Ik wijs nogmaals op het feit dat wij ook met de spoorcorridor heel veel doen. In Genua is er een meeting geweest, waar de corridor Rotterdam-Genua heel krachtig als eerste Europese corridor is gepositioneerd. Twee weken geleden ben ik in Polen geweest en daar ben ik op groot enthousiasme gestuit (de sector was erbij, waarvoor dank) bij niet alleen de Poolse collega, maar ook bij de Poolse industrie en het Poolse bedrijfsleven om de corridor Rotterdam-Warschau heel voortvarend op te pakken. Zo maken wij het spoorvervoer veel concurrerder. Gisteren heb ik hierover nog gesproken met de heer Tajani. Wel, ik kan zeggen dat hij heel enthousiast is over de bijeenkomst ter zake die volgend jaar in Rotterdam wordt georganiseerd. Dan gaan wij de corridors daar stevig voortzetten. Ik ben ook heel blij, het volgende te kunnen melden. Bij de vorige Transportraad heb ik met collega Etienne Schoepen van België een akkoord bereikt dat erop neerkomt dat vanaf nu vanuit Rotterdam en Antwerpen de corridors gezamenlijk worden opgepakt. Dit betekent een gezamenlijke corridor van Rotterdam en Antwerpen naar het oosten in de richting van Warschau. Het betekent echter ook een gezamenlijke corridor van bijvoorbeeld Rotterdam en Antwerpen in de richting van Lyon. Wij staan dus niet

meer quasi concurrentieachtig met de rug naar elkaar toe. Wij beconcurreren elkaar op dit punt dus niet meer. Het standpunt is dat wij er gezamenlijk belang bij hebben dat de corridors van Rotterdam en Antwerpen gezamenlijk door Europa gaan. Dit is echt nieuw. Het is ook een nieuwe manier, maar het is wel de beste manier om het spoor echt concurrerend te laten zijn. Ik zie het grote enthousiasme bij andere ministers om volgend voorjaar naar de bijeenkomst in Rotterdam te komen. Ik denk dat er nu een ontwikkeling op gang komt die het spoorvervoer zelf internationaal echt concurrerend maakt. Dat wil echter nog niet zeggen dat wij ons niet heel krachtig en met hand en tand moeten blijven verzetten tegen de gesignaleerde negatieve ontwikkelingen. Dit is het eind van mijn lange antwoord over Milka en Oostenrijkse wijn. Als wij die negatieve ontwikkelingen toelaten, wordt de interne markt in Europa van binnenuit kapot gemaakt en uitgehold. Het protectionisme is dan ook niet meer te stoppen. Ik herhaal: dat kan en mag absoluut niet gebeuren.

Ik kom te spreken over een aantal andere onderwerpen; eerst iets over het vervoermanagement. Voor het knelpunt van het vervoermanagement zijn afspraken gemaakt in het kader van het aanvalsplan-Noordzij. De evaluatie van de pilot vervoermanagement begint in 2010; idem dito van het vervoermanagement van het goederentransport. Gemeenten en provincies hebben de autonome bevoegdheid om hieraan invulling te geven. Dit is bekend. Dit geldt ook voor de zorgplicht in het kader van de Wet milieubeheer. Ik hoop echt dat het zodanig wordt opgepakt dat blijkt dat wij er op die manier zijn. Ik vind dit de belangrijkste lijn, dus dat het op die manier van onderop opkomt. Ik wilde op dit moment nog even in deze zin reageren. De evaluatie komt er dus aan; laten wij dat moment ook even afwachten.

Nu iets over het vervoer van de paardenmest. Dit knelpunt heeft zich nadrukkelijk gemanifesteerd. Dit blijkt evenwel in de publiek-private werksessie die hierover gehouden is niet meer actueel, althans volgens onze informatie. Er zijn met het ministerie van LNV uitzonderingen voor verzamelritten overeengekomen en daarmee lijkt het probleem inmiddels te zijn opgelost. Mocht dit niet het geval zijn en vindt de Kamer dat het zaakje nog steeds ruikt, dan hoor ik dat graag. Op dit moment is echter door de betrokken partners gemeenschappelijk vastgesteld dat men er uit is met de stap van LNV inzake de uitzondering voor verzamelritten. Nogmaals, het zaakje mag niet blijven stinken. Mocht er dus nog een probleem zijn, mijnheer Aptroot, dan meldt u het gewoon. Dit is nu ons eerlijke beeld en dat is door de gezamenlijke partners zo gemeld. Anders gaan wij gewoon verder, als er nog problemen gesignaleerd worden. Wij kijken hoe wij die dan kunnen oplossen.

Er is gesproken over het ministerie van VROM ter zake van het Besluit Risico's Zware Ongevallen (BRZO). Dit ben ik nagegaan bij VROM. Allereerst wil ik ingaan op het BRZO zelf. Welnu, het BRZO stelt eisen aan het externe veiligheidsbeleid van bedrijven die op grote schaal met gevaarlijke stoffen werken; eigenlijk zijn die ontworpen voor de procesindustrie, maar vaak zijn die ook van toepassing op de logistieke dienstverleners, wanneer de opgeslagen hoeveelheid goederen de grenswaarden overschrijdt. Men valt dus onder een regeling die ooit eigenlijk voor de procesindustrie ontworpen is. Flexibiliteit van logistieke bedrijven is noodzakelijk, omdat men snel op kansen moet kunnen inspringen. Vanwege deze flexibiliteit vraagt men vaak bij de milieuvergunning extra buffercapaciteit aan. Daar men om deze reden de grens overschrijdt, wordt men vaak BRZO-plichtig, terwijl de grenswaarden in de praktijk misschien nooit zullen worden overschreden. Dat is natuurlijk vrij zuur. Er is dan ook afgesproken dat bedrijfsleven en VROM hierover nadrukkelijk overleg zullen voeren. VROM zegt namelijk – en daar is wel iets voor te zeggen –: voordat wij een circulaire gaan rondsturen, willen wij eerst absolute helderheid hebben. Onder andere de volgende vragen zijn daarbij aan de



orde: is het een concreet probleem en hoe groot is dat concrete probleem? Men heeft een circulaire zeker niet uitgesloten; integendeel. Van de zijde van VROM is mij gemeld dat zowel via ambtelijke contacten als via regulier overleg met het bedrijfsleven noch via andere kanalen het ministerie van VROM signalen hebben bereikt dat het een echt probleem zou zijn. Ik hoor de Kamer zeggen: je kunt wachten op signalen en je kunt een keer een extra stap zetten. Daarom zal ik met mijn collega van VROM contact opnemen om zelf heel actief na te vorsen hoe het nu zit. Ik hoop dat de minister van VROM de Kamer daarover kan berichten. Misschien kan ik dat ook doen naar aanleiding van dat contact met de minister van VROM. Ik kom hier dus op terug. Ik zal de minister van VROM daar zelf op aanspreken. Als het wel een probleem blijkt te zijn, moet VROM natuurlijk direct «vro(e)m vro(e)m» er achteraan gaan. Nogmaals, dat ministerie wil wel eerst in beeld hebben of het echt een probleem is en zo ja, hoe ver dat gaat; tot nu toe zijn hierover in die zin geen signalen ontvangen. Ik herhaal dat ik er achteraan ga en dat ik het signaal van de Kamer in deze zin actief oppak.

De heer **Van Heugten** (CDA): De heer Aptroot maakte de opmerking dat de commissie-Noordzij dit punt geïnventariseerd heeft. Als sindsdien niets veranderd is in de BRZO-regelgeving is het volgens mij toch wel een belangrijke aanwijzing voor het bestaan van dit knelpunt. De commissie-Noordzij noemt dit niet voor niets in haar rapportage. Daarom denk ik dat het toch goed is dat de collega's van VROM er nog even op worden geattendeerd dat dit een serieuze commissie is die dit knelpunt heeft aangekaart.

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Daarom heb ik zojuist ook zo geantwoord. Ik zal dus ook een signaal geven. Toch roep ik hier gewoon publiekelijk het bedrijfsleven op om ook de reguliere contacten te gebruiken om onder andere de omvang van het probleem concreet te melden. Men heeft er immers van alle kanten belang bij dat de situatie zo snel mogelijk helder in kaart is gebracht. Nogmaals, ik zal contact opnemen met minister Cramer en daarbij nagaan of zij een echt actieve extra uitvraag kan doen. Maar bedrijfsleven, gebruik zelf alstublieft de contacten met het ministerie van VROM om het knelpunt concreet te maken.

Mevrouw Roefs vroeg of implementatie van de richtlijnen voor bijscholing keurig is voltooid. Ja, ik kan zeggen dat de implementatie zorgvuldig is doorgevoerd. De Commissie is niet van zins om een zaak tegen Nederland aan te spannen. Het gekozen systeem heeft de brede steun van de sociale partners, alsook van de sector van het wegvervoer. Het systeem wordt gekenmerkt door keuzevrijheid. Chauffeurs kunnen dus in overleg met de werkgever kiezen voor nascholing die voor hen van belang is. Het CBR certificeert de cursussen en het CBR toetst of een cursus voldoet aan de eisen van de richtlijn. Dit is van belang.

Landen zoals Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en België hebben de richtlijn inmiddels op vergelijkbare wijze geïmplementeerd. Wel is het aantal gecertificeerde cursussen inmiddels sterk opgelopen van 80 naar 160. Het CBR heeft onlangs aangegeven, natuurlijk met dit gegeven in het achterhoofd, dat het de toelating iets strikter wil laten verlopen en de presentatie wil verbeteren, zodat het systeem wel transparant blijft voor de sector. Daarom is er ook ambtelijk overleg op dit punt. Dit is puur om het transparant te houden; het worden nu wel heel veel cursussen en het moet niet verworpen tot een geheel waarbij je door de bomen het bos niet meer ziet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dit betekent ook wel dat nog even gekeken moet worden naar de cursussen waarvoor inmiddels een certificaat is afgegeven. Ik kan mij namelijk echt niet voorstellen dat het waar is dat

taxateur/inboedelverhuizer meetelt. Ik wil dus graag weten hoe dat precies in elkaar zit.

**Minister Eurlings:** Dit is inderdaad een existentiële vraag. U raakt overigens wel terecht een punt aan. U geeft namelijk met uw concrete voorbeeld aan dat je moet oppassen dat door het grote aantal toegelaten deelcursussen het geheel onoverzichtelijk wordt. Daarom heb ik een tweeledig antwoord gegeven. Het ene deel was dat de toelating strikter moest zijn en het andere deel was dat de presentatie moest verbeteren. Dit laatste betekent ook dat gekeken moet worden naar wat er allemaal al is en hoe dat nog helder te krijgen is. Dit is ook het enige punt waarover de Europese Commissie vragen heeft gesteld. Die kwestie kunnen wij oplossen; wij gaan er achteraan op de manier die ik zojuist beschreven heb. De hoofdlijn blijft wel: de Europese Commissie gaat zeker geen zaak aanspannen tegen Nederland. De Commissie is tevreden met de manier waarop het is ingevoerd; dit geldt ook voor de sector. Dit punt is overigens wel van belang, want anders kan er een probleem met elkaar gecreëerd worden in de praktijk in Nederland en uiteindelijk misschien ook in de verhouding met de Commissie. Daar is natuurlijk niemand op uit.

**Mevrouw Roefs (PvdA):** Betekent dit dat wat gecertificeerd is, opnieuw onderworpen wordt aan de nadere precisering? Ik noem nog de situatie dat men een nieuwe Daf-truck krijgt en dat de instructiedag ook telt als nascholing. Hoe staan wij daarin?

**Minister Eurlings:** Op de laatste vraag wil ik graag later schriftelijk terugkomen. Nu ontbreekt mij de kennis daarover. Wat het eerste betreft: ja, ik spreek hier uit dat ik dit vind en dat ik daarop zal toezien. Het heeft ook te maken met het voorkomen van het probleem van te grote onduidelijkheid over wat er al is. Daarom pak ik een verduidelijking van de presentatie in die zin ook op. Ik zal er even met de stofkam doorheen gaan om te kijken of wij het allemaal enigszins kunnen verhelderen. Nogmaals, ik kom daar graag later op terug, als de operatie verder tot wasdom is gekomen. Het is dus van belang. Ik herhaal dat het hoofdbeeld er op zich goed uitziet; de sector ondersteunt het en de Europese Commissie is in grote lijnen tevreden.

Ik kom te spreken over de ladingdiefstal. In het kader van die aanpak wordt ingezet op veilige plaatsen. Het verhaal is bekend: 10 mln. en 20 plekken, 20 aan de weg gebonden verzorgingsplaatsen, de 4 mln. voor Venlo met als eerste een groot emplacement, et cetera. Naast de aanpak van die top 20, inclusief een aantal pilots en de herinrichting van het grensemplacement in Venlo, vindt sinds een aantal maanden een uitgebreid(e) inventarisatie/onderzoek plaats naar alle verzorgingsplaatsen langs het hoofdwegennet in Nederland. Alle direct betrokkenen zijn voor dit onderzoek benaderd. Er zijn twee plenaire sessies geweest, een in juni en een in september van dit jaar. De betrokkenen waren daar vertegenwoordigd. Nu worden de conclusies en aanbevelingen in het kader van dit onderzoek uitgewerkt. Naar verwachting zal dit onderzoek eind van dit jaar worden afgerond. Het is nog maar een korte tijd te gaan, maar wij zijn ook stevig bezig. Dit zal samen met een evaluatie van de top 20 moeten resulteren in een aantal aanbevelingen, bijvoorbeeld op het gebied van samenwerking tussen de overheden. Inderdaad wordt daarbij gekeken naar de justitiële keten; alle aspecten moeten in elkaar grijpen, want anders werkt het niet optimaal. Ik noem nog de bewegwijzering, de benutting van de capaciteit, alsook het concept van het Autohof, zoals dat in een aantal buitenlandse functioneert.

Het onderzoek zal als basis dienen voor de beleidsvisie inzake verzorgingsplaatsen dat medio 2010 gereed zal zijn. Wij pakken nu dus gewoon door; het blijft niet jarenlang liggen. Het is geen kwestie van een bordje over zoveel jaar; nee, wij pakken nu door. Wij hebben de eerste aanzet

gehad. Van het begin af aan heb ik gezegd dat ik vind dat het niet bij de top 20 kan en mag blijven, maar dat het wel een belangrijke eerste aanzet was. Nu willen wij hiermee op stoom verder gaan. Voor het eind van dit jaar krijgt de Kamer dus de resultaten van het onderzoek, de evaluatie van de top 20 en de aanbevelingen over «hoe nu verder».

De vraag is gesteld wie bijvoorbeeld de bewegwijzering betaalt. Welnu, dat hangt af van de uitkomsten van het totale onderzoek. Dit onderdeel komt daarbij dus aan de orde.

Zodra de toestemming er is van onder andere de International Road Transport Union (IRU) wordt door de Stichting Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit binnenkort begonnen met een proefcertificering, die tot stand is gekomen in nauw overleg met de sector. Ik bedoel de certificering van de beveiligde parkeerplaatsen. De uitkomsten hiervan worden betrokken bij het project met de naam LABEL. Verder zal dit in Europees verband worden afgestemd. Zodra de proefcertificering aan het eind van dit jaar gereed is, kunnen – en met stellige overtuiging zeg ik: zullen – meer borden geplaatst worden. Dit hoeft dus niet lang op zich te laten wachten.

Ook zullen provincies en gemeenten private initiatieven waar mogelijk moeten ondersteunen, aldus mevrouw Roefs. Die moeten ten minste de ruimte krijgen om zich te ontwikkelen. Van een goede samenwerking tussen de diverse overheden kan nog niet erg gesproken worden. Dat is een beetje het beeld. Ik ken de zorg van de branche dat de centrale regiefunctie te veel opbreekt. Uiteraard betreft het maatregelen onder verantwoordelijkheid van diverse partijen, zoals Rijk, gemeenten en de branche zelf. Wij zijn als Verkeer en Waterstaat formeel gezien alleen verantwoordelijk voor het hoofdwegennet. Binnenkort zullen wij echter deelnemen en mede vorm geven aan een overleg met vertegenwoordigers van TLN, TVM Verzekeringen, Les Routiers Européens, de Maat Groep, waar mogelijkheden van een centralere aanpak nadrukkelijker besproken zullen worden. Ik heb eerder gezegd: bij tal van dingen moet je proberen de verschillende verantwoordelijkheden in stand te houden. Dat moet niet gebeuren in die zin dat je een jarenlange bestuurlijke discussie krijgt, waarna je het allemaal weer anders moet opzetten. Het gaat erom, op basis van die verantwoordelijkheid tot een aanpak te komen. Ik vind dat een eigen verantwoordelijkheid. Het leidt immers daar naartoe, maar dat moet niet zodanig uitgelegd worden dat het een ratjetoe wordt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nu hoor je veel bij gemeenten dat zij hun bedrijventerreinen daarvoor niet beschikbaar willen stellen, omdat het dan gaat om te weinig werkgelegenheid per m<sup>2</sup>. Ik meen te weten dat sprake is van een dergelijke situatie bij de A2 in Weert. Dat was toen de reden om initiatieven tegen te houden. Op de een of andere manier zullen wij hiervoor dan toch een soort oplossing moeten vinden of een deal maken om er toch uit te komen.

Minister **Eurlings**: Dit lijkt me een onderwerp dat ook bij de afronding van het algemeen onderzoek aan de orde moet komen. De gemeenten hebben het financieel ook allemaal niet meer zo heel erg breed. Als een gemeentebestuurder weet dat een bepaald stuk grond zoveel keer meer kan opbrengen, kan ik begrijpen dat hij die grond dan liever daaraan verkoopt, omdat hij dan weer iets moois kan doen voor een sportclub of een vereniging.

Dat wil niet zeggen dat je niet met elkaar bekijkt hoe de randvoorwaarden kunnen worden gecreëerd om het in elk geval wel op gang te krijgen. Daar zullen wij op terugkomen in het kader van het onderzoek. Nogmaals, ik sluit dus niet uit dat er een meer centrale aanpak moet komen. Dat zal ook nadrukkelijk in het genoemde overleg besproken worden. Ik zeg absoluut niet dat het niet kan. Het komt heel snel hier in de discussie terug.

Dan kom ik op de vraag wie er met de ecocar mag rijden. In Utrecht bestaat inderdaad sinds een halfjaar de CarGo Hopper. Dat is een elektrisch voertuig met maar liefst drie aanhangers. De gemeente heeft in de vergunning diverse voorwaarden aan het gebruik gesteld. Men is er dus wel heel voorzichtig mee. Ik wil er twee noemen. De bestuurder dient in het bezit zijn van een rijbewijs C en E. Er is dus geen sprake van dat 16-jarigen dit voertuig zelfstandig mogen besturen. Met het voertuig mag bovendien niet harder worden gereden dan 25 km per uur. Er heeft zich gelukkig nog geen ongeval voorgedaan. Dat vind ik overigens nooit een krachtig antwoord, want as we speak kan dat zomaar gebeuren. Als dat wel het geval was geweest, had de Kamer mij daar wel aan herinnerd. Wanneer er een leerling op rijdt, is er altijd sprake van begeleiding door een docent. Dat is dus gewoon goed geregeld. De gemeente Utrecht heeft zelf aangegeven dat de overige informatie in het Volkskrantartikel niet juist is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat zou dan het geval moeten zijn. In het artikel staat immers: voor het rijden met een elektrisch voertuig is geen rijbewijs nodig. Wij proberen juist om zelfs voor tractoren een rijbewijs in te stellen en te verhinderen dat 16- en 17-jarigen achter het stuur zitten. En dan zouden wij dat hier weer gaan introduceren. Dat vind ik zelf een beetje onduidelijk.

Minister **Eurlings**: Utrecht heeft mij nadrukkelijk gemeld dat er voorwaarden aan zijn gesteld op grond waarvan het niet mogelijk is. Ik ben overigens met u van mening dat het hoog tijd wordt dat ik met een brief kom over landbouwvoertuigen. Die brief komt dus heel snel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Graag voor donderdag.

Minister **Eurlings**: Die brief had er allang moeten zijn. De heer Van der Staaïj heeft een belangrijk onderwerp aangehaald. Wij doen heel veel om de meer milieuvriendelijke modaliteiten die het wegennet kunnen ontlasten, aantrekkelijk te maken. Dat doen wij volop met die corridors. Ik ben daar echt enthousiast over. Wij drukken nu door. Rotterdam loopt daarin voorop met haar connectie naar Genua. De Betuweroute wordt verlengd. Er wordt in de toekomst ook richting Polen verlengd. Polen dacht er zelfs al aan om verder te gaan richting het oosten. Dat is prima. Verder is er een corridor richting Lyon door de samenwerking met België. Op die manier proberen wij die modaliteit echt concurrerend te maken en te houden. Wij proberen het zo aantrekkelijk te maken dat de markt zelf beslist om steeds meer vervoer via die modaliteiten te laten verlopen. Dat lijkt mij de positieve benadering. Er zijn tijden geweest waarin mensen beweerden dat je andere modaliteiten heel erg onaantrekkelijk moest gaan maken. Dan wordt iedereen als vanzelf gedwongen om bepaalde modaliteiten te gebruiken. Dat vind ik echter een heel negatieve benadering. Wij proberen op een positieve manier, door andere modaliteiten nog aantrekkelijker te maken, mensen te verleiden om steeds vaker een andere modaliteit te gaan gebruiken. Daar zitten wij heel krachtig in. Het werkbezoek aan Polen was hierop geënt. Als je het vervoer per spoor en via de binnenvaart nog kansrijker wilt maken, zul je in de toekomst steeds meer een politiek van comodaliteiten moeten hanteren. Daarin is het verknopen aan de orde: wij doen een stuk over het spoor, maar daarna gaan wij fluks door over de weg voor het laatste stuk. Wij moeten kijken hoe wij die combi aantrekkelijker kunnen maken. Dat wordt naar mijn stellige overtuiging steeds meer van belang. Dat is ook weer zo'n moderne insteek; niet meer de werkelijkheid van spoor of weg. Nee, het spoor moet worden gestimuleerd door die combi steeds meer te faciliteren. Dat geldt ook voor de binnenvaart. Op die manier willen wij daarmee omgaan.

Ik heb nog een kleine anekdote. Ik kwam de zaal als laatste binnen.

De heer **Aptroot** (VVD: Zoals altijd!

**Minister Eurlings:** Inderdaad, dat is een fenomeen. Ik kwam echter niet alleen, want ik kwam met de minister van Polen binnen. De Nederlandse branche was zeer goed vertegenwoordigd en zat daar met de Poolse counterparts. Wij kwamen de zaal nauwelijks in, want die was stampvol. De Poolse minister zei tegen me: wow, wat een opkomst! Hij was echt helemaal verrast en sprak gedurende dat werkbezoek met steeds meer enthousiasme over het belang daarvan. Wij hebben afspraken gemaakt over de manier waarop wij het samen gaan bepleiten, ook richting Duitsland. Wij hebben besproken hoe wij in Duitsland het enthousiasme gaan laten toenemen. Ik ben ervan overtuigd dat wij daarin heel kansrijk zijn. Dat was dus echt een geweldig moment, waarop je ziet dat het een verhaal is dat ook anderen enthousiasmeert.

Wanneer lossen wij het probleem op met de naheffing bij lpg-trucks? Ik heb mij laten informeren door het ministerie van Financiën en er lijkt inmiddels een oplossing gevonden te zijn. Er komt namelijk een uniform accijnstarief dat is opgenomen in het wetsvoorstel Fiscale vereenvoudigingswet 2010. Het wetsvoorstel is ingediend bij de Tweede Kamer en zou op 1 januari volgend jaar in werking moeten treden. Volgens het ministerie van Financiën zou daarmee een oplossing voor dit probleem worden geboden. Mocht de CDA-fractie van mening zijn dat dit het toch net niet helemaal is, kan zij dat bij dat debat aankaarten. Het ministerie van Financiën wil dus door middel van dat voorstel de problematiek beëindigen.

De heer Van Heugten heeft terecht zijn zorgen geuit over de «Tirolkwestie» en de rijverboden aan de grens. Hij heeft al vaker gepleit voor een eenduidige benadering, waarvan op dit moment geen sprake is. Ik heb zojuist al nadrukkelijk toegezegd dat ik dit aan de orde zal stellen tijdens mijn eerste gesprek met de heer Ramsauer. Ik voel mij alleen niet erg kansrijk, omdat het een vrij hard standpunt van Duitsland is. Ik blijf daar echter tegenin beuken. Ik zal tegen hem zeggen: nieuwe collega, is het dan niet op z'n minst bespreekbaar dat het eerste parkeerterrein na de grens nog wel aangereden kan worden? Je zou een bord kunnen zetten aan de Nederlandse kant waarop kan worden aangegeven dat de parkeerplaats vol is. Als je maar iets van verlichting kunt krijgen! Ik zou het ook een signaal vinden van goed nabuurschap. Dat zou in de onderlinge verhoudingen op prijs worden gesteld. Ik vind het echt heel bruusk.

De Ambassadeur Stedelijke Distributie werkt op dit moment in een vrijwillig nationaal kader. Dat is het zogenaamde «comply or explain»-principe. Hij verwacht volgend jaar resultaten te kunnen melden. In zijn ogen is de tijd van pappen en nathouden echt voorbij. Wij hebben onlangs lang met elkaar gesproken. Hij is nu bezig om een verdieping aan te brengen op de door de commissie-Noordzij gesignaleerde problemen met de stedelijke distributie. Waar is regelgeving nuttig en waar is deze overbodig? Welke knelpunten zijn ook met regelgeving te beïnvloeden en welke met aanpassing van gedrag door partijen zelf? Hij betreft andere overheden en het bedrijfsleven er actief bij en hij zal in december de aanpak en de voortgang in het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de orde stellen. De conclusies zullen uiteindelijk voor de zomer in het Nationaal Mobiliteitsberaad moeten worden afgetikt. In de optimale situatie hebben wij in 2010 een set van spelregels waar gemeenten, vervoerders en verladers op een gemakkelijke en praktische manier mee uit de voeten kunnen. Het duurt dus niet heel erg lang meer. Komend jaar worden de conclusies getrokken. Dan moet het ook gewoon gaan functioneren. Ik kan en wil nu niet vooruitlopen op de mogelijke uitkomsten van dat onderzoek, want het is een lastig krachtenveld met uiteenlopende belangen en bevoegdheden. Ik heb wel gemerkt hoe stevig de ambassadeur erin zit. De tijd van pappen

en nathouden is voorbij. Dat waren letterlijk zijn woorden. Die uitspraak kwam echt uit zijn tenen.

De gemaakte afspraken in de Nota Mobiliteit zijn voor mij natuurlijk een belangrijk uitgangspunt. Bedrijven en gemeenten zullen met een nationaal kader aan de slag moeten gaan. Wij voorkomen daarmee een versplintering waar de sector zelf niet meer mee uit de voeten kan. Als het niet goed werkt, kan de ambassadeur worden gevraagd om advies en bemiddeling. Ik kan nog een positief punt noemen. Er wordt steeds beter gewerkt met technische en logistieke innovatie. Ik noem bijvoorbeeld de dagranddistributie met stille trucks, de inzet van LZV's bij grotere detailhandelketens en de stadsranddistributie in combinatie met schoon en gebundeld vervoer in de binnenstad, zoals de binnenstadservice die in een toenemend aantal steden wordt opgezet. Van noord tot zuid, je ziet overal de initiatieven komen. Dat kan dus ook een stuk helpen. Dat neemt echter niet weg dat wij die uitdaging hebben. Wij moeten heel dringend met een set gezamenlijke spelregels komen.

Ik kan wellicht korthedshalve aan de heer Van Heugten melden dat het KLPD heeft aangegeven dat het mede op ons verzoek extra aandacht zal geven aan het controleren op stilstaande vrachtauto's. De heer Van Heugten heeft terecht op dat punt gewezen. Dat kan ik dus van een positief antwoord voorzien.

Er is een aantal vragen gesteld over de rapportage «Impuls aan logistiek». Ik ben het ermee eens dat het van belang is om de goede resultaten op dit gebied te bestendigen. Wat wij nu hebben bereikt, moeten wij vasthouden en verder uitbouwen. De uitvoering van dit project heeft ertoe geleid dat de overheid meer is gaan doen aan logistiek dan lang tevoren. Ik doe een greep. Er is op structurele basis overleg met het Strategisch Platform Logistiek (SPL). Verkeer en Waterstaat en vooral het ministerie van Economische Zaken zijn nauw betrokken bij de verdere ontwikkeling van dit topinstituut voor logistiek. Ik noem de uitvoering van het Innovatieprogramma Logistiek en Supply Chains. Het CBS monitort in een statistiekverzameling de doelen en ambities van de beleidsbrief Logistiek en Supply Chains. en van de commissie-Van Laarhoven. V&W en LNV blijven nadrukkelijk samenwerken op het gebied van de agrologistiek. Logistiek en Supply Chains vormen ook een belangrijk vertrekpunt bij de uitwerking van onze langetermijnvisie op de mainports. Ik vind het een goed idee om aan het SPL te vragen wat het van de rijksoverheid verwacht op het gebied van logistiek en wat het op eigen kracht denkt te gaan oppakken. In welke vorm het SPL dat wil gieten, wil ik graag aan het SPL zelf overlaten. Van overheidszijde zullen wij overigens vanzelfsprekend telkens op basis van een integrale beleidsafweging moeten bepalen hoe wij met toekomstige wensen en uitdagingen omgaan. Mijn hoofdpunt is: uit ellende wordt vaak iets moois geboren. In de tijd dat het nog redelijk goed ging, speelde de dieselkwestie en alles wat destijds speelde. Daarna is meer dan ooit de gedachte ontstaan dat wij er samen voor staan. De zorgen van de sector zijn onze zorgen. Wij helpen elkaar en wij stimuleren elkaar om te kijken hoe wij die sector stap voor stap meer lucht kunnen geven. Wij zijn in deze tijd van crisis meer dan ooit doordrongen van het belang daarvan. Wij weten hoe belangrijk het is dat wij maximale efficiëntie en minimale hinder en bureaucratie bereiken. Wij zullen ook na de tijd van crisis op die manier doorpakken. Dit was gewoon ingebed in al die activiteiten. Het kan alleen maar meer worden, en niet minder. Dat is mijn stellige overtuiging.

Ik wil nog kort een aantal opmerkingen maken over de Betuweroute en het spoorgoederenvervoer. Ik onderken de moeilijke omstandigheden waarin de goederenvervoerders nu verkeren. Ik geloof wel in de intrinsieke kracht van deze sector en ik ga ervan uit dat het succes van de afgelopen jaren na de crisis krachtig zal worden voortgezet. De haven van Rotterdam wint aan marktaandeel in Europa. De haven van Amsterdam doet het ook gewoon goed, ondanks alle problemen. En als de crisis

voorbij is, zullen wij meer dan anderen in staat zijn daar de vruchten van te plukken. Dat is echt mijn overtuiging.

Hoe zit het nu precies met het prijsbeleid? Een generieke verlaging van de gebruiksvergoeding lijkt mij niet aan de orde. Wij behoren nog altijd tot de landen met de laagste gebruiksvergoeding, maar ik sta wel heel positief tegenover gericht prijsbeleid om de Betuweroute aantrekkelijker te maken. Het vervoer over de Betuweroute is redelijk constant, terwijl het goederenvervoer op het gemengde net met tientallen procenten achteruit kukelt. Je ziet dus wel dat de Betuweroute sterk wint ten opzichte van het gemengde net.

Ik sta positief tegenover gericht prijsbeleid om de Betuweroute nog aantrekkelijker te maken in deze moeilijke tijd. Ik hoop en verwacht dat Keyrail hier in 2010 werk van maakt. Ik heb er contact over met het KNV en met Keyrail, die voor de uitwerking een belangrijke verantwoordelijkheid draagt. Keyrail is commercieel verantwoordelijk voor de exploitatie van de Betuweroute en is ook de eerste die met een analyse moet komen of prijsprikkels de vervoerders kunnen overhalen tot het meer gebruiken van de Betuweroute. Als wij komen met gerichte prijsprikkels, krijgen vervoerders juist in deze moeilijke tijd een extra duw in de rug om de Betuweroute te gebruiken. Ik ben daar een voorstander van. Er is intussen een soepelere betalingsregeling voor vervoerders afgesproken, maar wij willen nu doorpakken met die gerichte prijsprikkels. Als wij ons in Europa als voorloper van goederencorridors over het spoor willen positioneren, is het wel lekker om alles op alles te zetten om de Betuweroute juist nu steeds succesvoller te laten zijn. Het komt erop aan, ook richting de bijeenkomst in Rotterdam volgende zomer.

De heer Van Heugten heeft vragen gesteld over het basisnet. Er wordt hard aan gewerkt. In het overleg over het ongeval in Barendrecht en de reactie van prof. Van Vollenhoven daarop stond in mijn aantekeningen: begin 2010. Ik heb hier toen gezegd: ik wil dat alles op alles zou worden gezet om eind 2009 gereed te zijn. Er wordt hard gewerkt om die datum inderdaad te halen, niet alleen door ons, maar ook door het bedrijfsleven en de medeoverheden. Zodra dat mogelijk is, zal ik de informatie daarover naar de Kamer sturen, zodat wij deze snel kunnen behandelen. Dat moet dan ook zo snel mogelijk in werking treden.

Vanaf het moment dat het in werking treedt zullen er volumeplafonds gelden voor het transport van gevaarlijke stoffen op de Brabant- maar bijvoorbeeld ook op de Utrechtroute. Op de Betuweroute is er juist wel sprake van grote mogelijkheden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Daar is de Betuweroute natuurlijk ook voor ontworpen. Die ligt ver van huizen af, met alle veiligheid daaromheen, etc. Het is een van de veiligste lijnen die er überhaupt zijn. Dat durf ik echt te stellen. Het is by far de meest veilige lijn in Nederland, maar ook internationaal is het echt een absolute topper.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd hoe het nu zit met Venlo. Ik denk dat wij lucht houden voor Venlo als logistieke stad, en bijvoorbeeld ook voor Chemelot, DSM en Sabic in het zuiden, door het basisnet te hanteren en het gebruik van de Betuweroute te bevorderen. Doordat het vervoer in één ruk van Rotterdam naar de andere kant van Europa gaat en de Brabantroute niet meer belast, houd je ruimte voor vervoer dat heel specifiek naar Venlo, Moerdijk of DSM gaat. Ik denk dus dat het juist extra ruimte kan geven en die hebben wij hard nodig, omdat de politiek heeft besloten om de Betuweroute niet meer van een noord- en een zuidaftakking te voorzien. Dat is de situatie. Op deze manier zorgen wij ervoor dat bijvoorbeeld Venlo voldoende lucht houdt.

Wij proberen de Betuweroute met die prijsprikkels verder te stimuleren en te benutten. De heer Van der Staij heeft een groot deel van zijn betoog hieraan gewijd. Wij hebben andere beelden gehad, maar nu de crisis zo heeft toegeslagen, vind ik het heel goed nieuws dat het vervoer op de

Betuwerroute stabiel is op 200 ritten per week, terwijl het op het gemengde net met tientallen procenten afneemt.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik heb gevraagd hoe het zit met de reeks toeslagen waarover in het artikel wordt gesproken. Ik noem een parkeerheffing voor wachtende treinen, een toeslag voor het aanvragen van extra treinpaden en een heffing voor het gebruik van de bovenleiding. Past dat ook binnen de gemaakte afspraken? Dat werkt toch juist tegendraads ten opzichte van de prijsprikkel die de minister noemt?

Minister **Eurlings**: Er is uit het oogpunt van efficiency en het gebruik van de infrastructuur iets te zeggen voor een soort van parkeerheffing. Anders staat het parkeerterrein vol met mensen die er niet moeten zijn. En prestatieafspraken zijn ook wel mogelijk. Ik zeg toe dat in de analyse met betrekking tot de juiste prikkels die Keyrail en het KNV uitvoeren, ook het totaal van de heffingen nog eens tegen het licht zal worden gehouden om te kijken of dat geen belemmeringen opwerpt. Aan de hand daarvan bezien wij wat de meest effectieve manier is om net die duw in de rug te geven die hard nodig is. Ik kom daar graag mee terug naar de Kamer. Nogmaals, het is mijn vurige wens dat die prikkels volgend jaar al functioneren. Wij nemen het daarin mee.

Wij staan nu inderdaad voor de ombouw van de Havenspoorlijn naar 25 kV. Dat is de laatste mijlpaal die op 13 december zal plaatsvinden. Dan zal ook de nieuwe dienstregeling voor 2010 van kracht worden. Dan kunnen de elektrische locomotieven vanuit alle terminals in de Rotterdamse haven in één keer doorrijden via het A15-tracé richting Duitsland of verder. Alle nieuwe systemen zijn dan operationeel. Ik vind dat echt een heuglijke mijlpaal. Soms krijg je wel eens wat grijze haren van verschillende projecten, maar als je uiteindelijk ziet dat die grijze haren niet voor niets zijn geweest, dan is dat toch heel mooi. Dat hebben wij dan toch maar mooi met de sector bereikt. Wij hebben met elkaar een voorloperpositie in Europa gerealiseerd.

Hoe zit het nu met de EMC-problematiek? Risico's op dit vlak zijn door ProRail geïnventariseerd en er zijn beheersmaatregelen genomen. Deze problematiek speelt dus wel. Dat is bij dit soort situaties te doen gebruikelijk. Het is echter beheersbaar en lijkt zeker geen belemmering te zijn voor de planning. Kun je nu een absolute garantie geven? Ik ben daar voorzichtig in geworden. Ik kan niet verhelen dat ik, toen ik in het Verre Oosten zat, namelijk in Japan, en hoorde van deze problematiek bij de hogesnelheidslijn, eventjes tot tien heb moeten tellen. Daar word je op zo'n moment niet vrolijk van. Maar goed, het is ook weer vrij snel opgelost. Ik verwacht niet dat de problematiek zich hier zal voordoen, omdat alle beheersmaatregelen zijn genomen. Maar goed, een garantie van honderd procent zou heel moeilijk zijn. Die heb je helaas niet vaak in het leven, ook hier niet. Ik ga er echter gewoon vanuit dat het goed gaat.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of de einddatum van 2009 ook de datum is waarop wordt bezien of het spoorgoederenvervoer nog meer kan bijdragen aan Schoon en Zuinig. In principe bezien wij met de spoorgoederenbranche continu wat mogelijk is. Binnen het Sectorakkoord Duurzaamheid in Beweging dat ook is afgesloten met de spoorgoederenvervoersector, vindt onderzoek plaats naar meer gebruik van elektrische tractie, de inzet van biobrandstoffen en roetfilters. Wij bekijken met de spoorsector hoe de actiepunten verder kunnen worden ingevuld. Vrijwillige instrumenten, zoals de aansluiting bij de meerjarenafspraken inzake energie-efficiency van V&W met de Nederlandse Spoorwegen en ProRail, kunnen hier nadrukkelijk deel van uitmaken. Dat blijft gewoon doorgaan. Wij blijven kijken naar nieuwe mogelijkheden. Ik besef tegelijkertijd dat het economisch overleven in deze tijd bij veel sectorpartijen even heel erg vooropstaat. Als je op je laat inwerken hoe moeilijk het in de sector is, dan is het nu vooral een struggle for life. Dat geldt overigens evenzeer voor



het vervoer via de binnenvaart en het vervoer over de weg. Veel mensen staat echt het water aan de lippen. Dat wil echter niet zeggen dat wij niet stevig moeten voortgaan op het pad van het leveren van een bijdrage aan Schoon en Zuinig, niet in het minst omdat dit soort maatregelen uiteindelijk vaak ook een efficiëncyslag betekenen. Wij gaan daar dus gewoon mee voort.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft in de begeleidende brief gezegd dat hij in 2009 zou komen met een beleidskader transferpunten en daarbij zou bezien of het spoorgoederenvervoer kan bijdragen aan de kabinetsdoelstellingen van Schoon en Zuinig. Komt die informatie tegelijk met het beleidskader? Zo niet, wanneer kunnen wij die informatie dan wel tegemoet zien?

Minister **Eurlings**: Omwille van de tijd ga ik even door met de beantwoording van de andere vragen. Ik kom zo op deze vraag terug. Er moet even ruggespraak plaatsvinden.

Er heeft naar aanleiding van het ongeval in Barendrecht overleg over ATB-Vv plaatsgevonden. Wij gaan een onderzoek doen. Er zal een internationale benchmark plaatsvinden en er wordt bezien wat extra kan worden gedaan om het veiligheidsniveau nog verder op te plussen. Dat moet natuurlijk wel doelmatig, realistisch en wenselijk zijn. Het tijdpad van realisatie, het te bereiken veiligheidsniveau en het budget zullen afhankelijk zijn van de uitkomsten van dat onderzoek en uiteraard ook van het overleg met de Kamer hierover. De Kamer heeft daarin het laatste woord. Ik kom dus in het voorjaar van 2010 met een voorstel over wat extra kan worden gedaan.

Hoe zit het nu met de dedicated goederenlijn tussen Rotterdam en Antwerpen? Ik kan de vrees bij de heer Van Heugten wegnemen dat er sprake is van een cirkelredenering. Ik begrijp zijn redenering wel. Er is echter geen sprake van een cirkelredenering, omdat wij regelmatig de marktontwikkeling op deze as polsen en in de gaten houden. Er loopt een MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam. Daarin kan dit ook aan de orde komen. De laatste inzichten zijn dat de groei van het railgoederenvervoer op dit moment nog niet zo groot is dat een nieuwe verbinding nodig is. Dat wil echter niet zeggen dat dit ook zo blijft. Als de HSL rijdt, krijgen wij iets meer ruimte op de bestaande Beneluxverbinding, natuurlijk ook weer met inachtneming van de veiligheid etc. In Roosendaal en andere gemeenten wordt daar aandacht voor gevraagd. Er komt dus wat meer ruimte.

Tegelijkertijd is er het heuglijke nieuws dat België de wens heeft geuit om echt samen te werken, zodat er één corridorbenadering komt van Rotterdam-Antwerpen en samen over de Betuweroute naar Genua, richting Warschau en richting Lyon. Als deze ontwikkeling echt op gang komt, kan het zijn dat het beeld sterk verandert. Wij houden dat scherp in de gaten. Wat dat betreft ben ik benieuwd hoe voortvarend wij kunnen doorpakken op die railcorridors. Dan zou het beeld op een gegeven moment zomaar kunnen kantelen.

Er zijn voorts vragen gesteld over de railports. Welke belemmeringen liggen er? Wat doet de overheid? De huidige railterminals in het achterland zijn nogal eenzijdig gericht op vervoer van en naar de zeehavens. Voor continentaal vervoer ligt de drempel hoger door het risico van een lagere bezettingsgraad en hogere kapitaalkosten. Meerdere regionale vervoerders moeten allen daadwerkelijk lading inbrengen om een treindienst ook rendabel te kunnen maken. Naast voldoende lading zijn de samenwerking en het onderling vertrouwen van groot belang. Of er railports bijkomen is allereerst afhankelijk van initiatieven uit de markt, eventueel ondersteund door regionale overheden. Alleen dan kan er sprake zijn van echt gezonde projecten die niet omvallen zodra wij de subsidieslurf weghalen. Maar de overheid is er wel en die moet er ook zijn,

vooral in de faciliterende zin. Dat wil ik ook echt oppakken. In het toegezegde beleidskader transferpunten zullen wij daar nader op terugkomen. Onze visie op de belemmeringen die spelen bij railportontwikkeling zal nadrukkelijk mede geënt zijn op het contact met de marktpartijen. Wij horen dus heel graag in de voorbereiding hun opvatting daarover. De heer Van Heugten heeft gevraagd of de ontsluiting van bedrijventerreinen per spoor een belemmering vormt en of er veel stamlijnen worden afgesloten. In het onderzoek van Buck Consultants International (BCI) komt dit niet direct als een belemmering naar voren. Een eerste voorwaarde bij ontsluiting van bedrijventerreinen is dat de marktpartijen, de verladers en vervoerders, het initiatief nemen en dat een haalbare businesscase mogelijk is. Natuurlijk moet het ook passen binnen de ruimtelijke ordening, regionaal en lokaal. Als aan deze voorwaarden niet is voldaan, kan er sprake zijn van een belemmering, maar dan ligt het vooral op die vlakken. Stamlijnen worden niet vaak afgebroken. Deze worden alleen gesaneerd als er geen vervoer over gaat en er ook geen vervoer wordt verwacht door de kamer van koophandel. Dat is het beleid. Dat speelt nadrukkelijk een rol bij de afweging of een lijn wordt afgesloten. Als een lijn wordt afgesloten of afgebroken, komt het hier meestal ook een paar keer expliciet aan de orde voordat wij daartoe overgaan. Men weet hoe het is: het is niet alleen rationeel maar ook emotioneel wat als de bielzen worden opgebroken. Dan zijn de Kamer en ik er al door velen aan herinnerd dat het gaat gebeuren. Wat dat betreft zal het in de praktijk waarschijnlijk dus wel meevallen.

De heer Van Heugten heeft voorts gevraagd wat het beste is bij geluidsoverlast: bronbeleid of dure infrastructuuraanpassingen. In principe kiezen wij zo veel mogelijk voor bronmaatregelen; aan de infrakant door middel van raildempers en akoestisch slijpen en bij het materieel. Wij kiezen voor de K-remblokken of de LL-remblokken in plaats van de gietijzeren remblokken. Uit diverse studies blijkt dat bronmaatregelen het meest kosteneffectief zijn. In het kader van het Innovatieprogramma Geluid zijn diverse pilots gestart om deze maatregelen in de praktijk op hun waarde te testen. Om vervoerders te stimuleren om lawaaiig materieel om te bouwen, bijvoorbeeld het materieel met gietijzeren remblokken waardoor er vlakken ontstaan, wordt door ProRail een bonus uitgekeerd voor iedere kilometer die met een stiller gemaakte bak of wagon wordt gereden. Tot op heden wordt daarvan nog geen gebruikgemaakt, maar ik hoop wel dat dit gaat komen. Dat is immers echt een heel effectieve manier. Raildempers worden, mits kosteneffectief, reeds door ProRail toegepast. Als er aanvullende maatregelen nodig zijn, worden er geluidschermen neergezet. Ik vind dat echter iets van de tweede orde. Allereerst moeten wij het probleem gewoon voorkomen in plaats van de symptomen te bestrijden. Met geluidschermen doe je aan symptoombestrijding. Probeer het eerst eens door bronmaatregelen te voorkomen. En als je het over derdegraadsmaatregelen op het gebied van symptoombestrijding hebt, heb je het over het isoleren van huizen. Dat vind ik echt de minst aantrekkelijke optie. Laten wij proberen om het probleem weg te nemen aan de bron. Er rest mij nog de vraag van mevrouw Roefs over Schoon en Zuinig. Onderzoeken naar de milieubijdragen worden uitgevoerd door het bedrijfsleven en het KNV. Ik wil graag schriftelijk melden wanneer deze onderzoeken precies gereed zijn. Ik heb die informatie op dit moment niet.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben allemaal gesproken over de Betuweroute. Ik ben blij met de toezegging dat er wellicht komend jaar gericht prijsbeleid is om het gebruik te laten toenemen. Dat is goed, dat willen we. Ik heb tijdens deze vergadering en ook vanochtend via de krant van «wakker Nederland» een stevig signaal willen afgegeven dat het echt fout is wat die Alpenlanden doen en dat de transportsector het water aan de lippen staat. Ik heb echter vooral iets in gang willen zetten. Ik begrijp dat de minister net als ik ontzettend veel reacties heeft gekregen. Ik ben de

hele dag overstelpt. Transporteurs en vrachtwagenchauffeurs zeggen: eindelijk, pak het aan, doe het! De minister was daarmee bezig en heeft gezegd dat hij versneld actie onderneemt. Hoe rapporteert hij de Kamer over de toezeggingen die hij heeft gedaan? Ik ben dankbaar voor de toezegging dat hij aan collega Verhagen zal vragen om het diplomatiek aan te kaarten. Dat was een van mijn wensen. Laat collega Verhagen maar de ambassadeurs ontbieden. Ik heb van de minister begrepen dat hij zelf druk zal uitoefenen op de collega's van Oostenrijk en Zwitserland en dat hij de samenkomst met zijn Europese collega's daarvoor zal aangrijpen. Ik heb voorts begrepen dat hij Duitsland als medestander wil krijgen. Kunnen wij van de acties van minister Verhagen en van eventuele nieuwe feiten op de hoogte worden gebracht? Dat zou heel snel kunnen. Ik ben ten slotte blij dat de minister voor zijn vakantie wel de goede kant opgaat.

Minister **Eurlings**: Wij staan daar schouder en schouder. De hele Kamer is het eigenlijk eens over dit signaal. Ik heb al eerder richting collega's mijn grote ongenoegen hierover geuit en ook geprobeerd om vrienden te vinden in Europa. Ik heb al gezegd dat Wolfgang Tiefensee, de nu vertrokken Duitse minister, het er volstrekt mee eens was. Hij had er geen goed woord voor over. Ik vind het slecht voor de interne markt, ik vind het slecht voor de efficiency van de sector, ik vind het slecht voor het milieu en ik vind het slecht voor de geloofwaardigheid van de Europese Unie. Wij staan daar dus echt unisono in. Ik zal de Kamer sowieso op de hoogte houden van de ontwikkelingen in de Alpenlanden. Ik zal daar geregeld over berichten en ik zal monitoren wat er gebeurt. Ik zal de Kamer waar mogelijk inlichten over hetgeen ik verder heb kunnen doen. Ik vraag echter om een kleine disclaimer: op het moment dat er diplomatiek zo links en rechts contact is, ligt dat niet altijd onmiddellijk op straat. Anders is het misschien niet meer effectief. Er wordt in de wandelgangen ook vaak geduwd en getrokken. Zodra ik de Kamer daarover iets kan melden, zal ik haar wel degelijk op de hoogte brengen. De Kamer kan erop rekenen dat het direct besproken zal worden met de nieuwe Duitse collega Ramsauer. Ik zal richting Oostenrijk wederom een signaal geven dat wij het er fundamenteel mee oneens zijn. Wij voegen ons bij de zaak voor het Europees Hof en zijn dus ook een juridische partij tegen de Alpenlanden. Zo simpel is het: wij pakken ze juridisch aan. Het is meer dan helder dat dit ook in de samenleving in den brede speelt en dat men zich er goed van moet vergewissen hoe giftig dit kan worden als het gewoon lang zo blijft doorgaan. Ik zal dat signaal heel helder geven en de Kamer vanzelfsprekend nader berichten over de voortgang. Laten wij zo veel mogelijk samen met andere lidstaten helder maken dat dit niet kan.

### **Toezeggingen**

- De minister zal Actal vragen door te rekenen wat de administratieve lastenreductie van het actieplan Top-40 knelpunten is. Indien Actal daartoe geen mogelijkheden ziet, zal de minister bezien hoe hij daar zelf in overleg met de sector een inschatting van kan maken en de Kamer daarover informeren.
- De minister zal inzake de toepassing van de BRZO-regeling contact opnemen met zijn ambtsgenoot van VROM en de Kamer nader informeren.
- Medio 2010 ontvangt de Kamer het onderzoek naar verzorgingsplaatsen in Nederland alsmede een daarop gebaseerde beleidsvisie.
- De minister zal de Kamer informeren over de acties hij onderneemt in het kader van de regulering van het transitovervoer door de Alpen.