

---

## 7

### Transportraad d.d. 8-9 juni 2017

Aan de orde is het **VAO Transportraad 8-9 juni 2017 (AO d.d. 24/05)**.

**De voorzitter:**

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu van harte welkom.



**De heer Ronnes (CDA):**

Voorzitter. Naar aanleiding van het AO over de Transportraad het volgende. Het standpunt van de minister is dat zij tegen de Duitse tol is, en dat vinden wij heel juist, maar de minister drukte zich wel erg parlementair uit, zoals wij in het AO gehoord hebben. Ze zegt dat ze overweegt om juridische stappen te zetten tegen het besluit van Duitsland. Mijn collega Martijn van Helvert heeft de minister namens het CDA verzocht c.q. aangemoedigd om daar stelliger in te zijn. Als Duitsland die tolplannen handhaaft, dan moeten we daar gewoon juridische stappen tegen zetten, naar onze mening. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat buurland Duitsland voornemens is om per 1 januari 2019 tol te gaan heffen op Duitse wegen;

constaterende dat de wijze waarop Duitsland dat wil gaan doen nadelige gevolgen heeft voor Nederlandse weggebruikers;

overwegende dat de grensregio's bovendien nadelen zullen ondervinden van de Duitse tolheffing, hetgeen ongewenst is;

verzoekt de regering om alle mogelijke juridische procedures te starten om de Duitse tolheffing tegen te houden en hierbij samen op te trekken met Oostenrijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Ronnes, Visser en Van Aalst. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 641 (21501-33).

Wacht even, mijnheer Ronnes, mevrouw Van Tongeren heeft nog een vraag.

**De heer Ronnes (CDA):**

Dat had ik niet gezien, excuses, voorzitter.

**De voorzitter:**

Hoe kunt u mevrouw Van Tongeren over het hoofd zien?

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Voorzitter, dank u wel dat u mij niet over het hoofd ziet. Bij het AO Transportraad hebben wij de toezegging gekregen dat de minister op hoofdlijnen in kaart gaat brengen welke impact de verschillende belastingen, heffingen en ontheffingen hebben. Mij lijkt deze motie een tikkeltje voorbarig, want het lijkt mij handig om er eerst inzicht in te krijgen van de minister, voordat we de conclusie trekken dat er inderdaad tegen de Nederlandse automobilist wordt gediscrimineerd.

**De heer Ronnes (CDA):**

De effecten in de grensregio zijn erg groot, zoals wij verwachten. Aangezien Duitsland heeft aangekondigd over te gaan tot implementatie, is het CDA van mening dat we er echt stelling tegen moeten nemen en zo ver zouden moeten gaan om juridische stappen te zetten om dit tegen te houden.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Ik begrijp de positie van het CDA, want die was glashelder in het AO, maar we hebben de toezegging gekregen dat de minister in kaart gaat brengen wat de impact is van al deze verschillende maatregelen. De heer Ronnes verwacht dat het erg is, maar zolang we geen overzicht hebben wat het effect is van al die verschillende maatregelen, is het toch voorbarig om tegen de minister te zeggen: sue them, ga de rechtszaal in?

**De heer Ronnes (CDA):**

We hebben ook gezien wat het effect was van de accijnzen in de grensregio. We lopen lang genoeg rond in die grensregio om te zien wat voor effect het heeft als een buurland maatregelen neemt die nadelig uitpakken voor de burgers die in dat gebied wonen. Om die reden willen wij ten strijde trekken tegen dit plan.

**De voorzitter:**

Nu mag u wel weggaan. Het woord is aan mevrouw Van Tongeren.



**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Verenigde Staten zich terugtrekken uit het akkoord van Parijs;

overwegende dat de VS daarmee geen aantrekkelijke vestigingsplaats voor de clean-car-industrie meer zijn;

overwegende dat de Europese auto-industrie een leidende rol ambieert als producent van schone voertuigen;

verzoekt de regering om de Europese Commissie op te roepen, te onderzoeken hoe Europa een aantrekkelijke vestigingsplaats voor de schone auto-industrie wordt,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 642 (21501-33).

**Mevrouw Visser (VVD):**

Ik moet toch even opstaan. Net verweet mevrouw Van Tongeren het CDA, en eigenlijk daarmee ook de VVD en de PVV, met voorbarige moties te komen. Heeft mevrouw Van Tongeren van de heer Trump al het bericht gekregen dat hij het klimaatakkoord van Parijs heeft opgezegd?

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Alle signalen wijzen die kant op, maar als de VVD in mindere mate dan GroenLinks de ambitie heeft om de Europese auto-industrie zo snel mogelijk op krachten te krijgen door haar daarbij echt een leidende rol te laten vervullen, dan zou ik dat jammer vinden. Ik zag mevrouw Visser glimlachen. Ik verwachtte juist bij deze motie steun voor het geven van een leidende rol aan de Europese auto-industrie bij het produceren van schone voertuigen.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Het ging mij niet om de inhoud van de motie of om de oproep, maar om de constatering van mevrouw Van Tongeren en om haar verwijt aan drie partijen dat zij voorbarig waren. Zij dient nu zelf een motie in terwijl zij ook niet weet of Trump het klimaatakkoord daadwerkelijk zal opzeggen. Het is meer een constatering, geen vraag. Het viel mij gewoon even op, dus ik wil deze constatering doen.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Ik zou er onwaarschijnlijk veel voor over hebben om president Trump van gedachten te doen veranderen, maar de voortekenen geven heel duidelijk aan dat dit helaas niet het geval zal zijn. Dat is ook iets wat deze minister, met al haar invloed, misschien niet volledig kan beïnvloeden. We kunnen dus ook deze minister niet vragen om president Trump te elfder ure toch op andere gedachten te brengen, alhoewel, misschien wel. Laten we het hopen. In de tussentijd lijkt mij dit een gouden kans voor de Europese en de Nederlandse schone auto-industrie.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er in Europa vele verschillende systemen zijn waarmee auto's of vrachtwagens moeten betalen voor

het gebruik van (snel)wegen, tunnels, bruggen of de toegang tot binnensteden;

constaterende dat het wenselijk is om één technische standaard te gebruiken om deze heffingen te innen of om toestemming te krijgen om een binnenstad in te rijden;

verzoekt de regering om er bij de Europese Commissie op aan te dringen, vaart te maken met een Europese standaard voor deze on board units,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Jetten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 643 (21501-33).

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

Het gaat er mij om dat je niet 27 verschillende dingen in je auto of vrachtauto moet hebben, maar één helder en simpel systeem krijgt.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat steeds meer verkeersongevallen worden veroorzaakt doordat bestuurders worden afgeleid door smartphones;

overwegende dat automobilisten, overheden, werkgevers, verzekeraars en telecombedrijven hierin een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben;

verzoekt de regering om bij de Europese Commissie erop aan te dringen of het initiatief te nemen om in onderling overleg technologieën, zoals de SafeDrivePod, toe te passen in auto's en vrachtauto's,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 644 (21501-33).

**Mevrouw Visser (VVD):**

Voorzitter. Er is net een motie ingediend tegen de Duitse tolheffing. Dat heeft ermee te maken dat Duitsland zijn eigen automobilisten compenseert via belastingen, maar dat niet doet voor de andere weggebruikers. Wat ons betreft, worden de noodzakelijke stappen gezet om deze tolheffing tegen te houden. Daar hebben wij ons al eerder voor uitgesproken en dat doen wij bij dezen weer met deze motie.

Ik heb zelf nog een motie. Gisteren is een groot pakket gepresenteerd dat informeel wordt besproken tijdens de Transportraad. We weten dat dit de komende maand meerdere malen zal terugkomen, maar ik denk dat het goed om ons hierover uit te spreken. In de stukken die wij tot heden hebben kunnen lezen, vielen ons namelijk een aantal zaken op. Europa wil een aantal nationale zaken regelen terwijl wij vinden dat het aan Nederland zelf is om dat te doen. Ik dien daarom de volgende motie in.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Europese Commissie gisteren haar mobiliteitspakket heeft gepresenteerd, met daarin onder andere het voorstel om een verplichting voor de lidstaten op te nemen om bestaande tolheffingen en vignettes te vervangen door een wegheffing onder andere gebaseerd op gereden kilometers, milieueisen en een filebelasting;

overwegende dat het stellen van voorwaarden of en in welke vorm van beprijzing dan ook niet consistent is met het uitgangspunt dat lidstaten zelf bepalen hoe zij infrastructuur willen belasten;

constaterende dat door de Europese Commissie wordt gesteld dat de opbrengsten van een dergelijke wegheffing een belangrijk onderdeel kunnen vormen van de financiering van onderhoudsachterstanden ter grootte van 60 miljard euro in Europa;

van mening zijnde dat de belasting van mobiliteit en infrastructuur een nationale bevoegdheid is en moet blijven en daar dus ook geen verplichtende inhoudelijke beleidsdoelen door Europa aan mogen worden gekoppeld;

van mening zijnde dat opbrengsten in Nederland uit eventuele heffingen op welke grondslag dan ook niet gebruikt zouden moeten worden als structurele financieringsbron ten behoeve van aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur elders in Europa;

constaterende dat het mobiliteitspakket de komende maanden in de Transportraad zal worden besproken;

verzoekt de regering, uit te spreken dat het al dan niet invoeren van wegbeprijzing in welke vorm of op welke grondslag dan ook een nationale bevoegdheid is;

verzoekt de regering voorts, uit te spreken dat eventuele opbrengsten van nationale wegheffingen in welke vorm dan ook nooit verplicht mogen worden ingezet in andere Europese landen om onderhoudsachterstanden in infrastructuur in te lopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

### De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 645 (21501-33).

### Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Ik heb een vraagje aan de collega van de VVD. In bijna elk debat wordt gepleit voor een gelijk speelveld, zodat er voor ondernemers en individuen in Europa gelijke mogelijkheden zijn. Hoe zou mevrouw Visser willen dat dit in dit geval Europees geregeld wordt? Ik neem aan dat zij ook op dit terrein een gelijk speelveld wil.

### Mevrouw Visser (VVD):

Het heffen van belastingen is een bevoegdheid van de nationale lidstaten. Dat geldt ook voor de vraag hoe je je wegen en überhaupt de mobiliteit wilt belasten. Daar gaan wij zelf over in het parlement. U en ik kunnen erover van mening verschillen hoe we dat willen doen, maar u en ik besluiten daarover. In het voorstel dat er nu ligt, staat: als je het doet, moet dat wel gebeuren op basis van al deze condities. Daar gaat het mij om. Wij bepalen hier zelf of wij dat willen doen op basis van tijd, op basis van gebruik of op basis van de kleur van een auto of trein. Dat is onze bevoegdheid en die wil ik graag houden. Dat is een andere discussie dan die over de technische standaarden, die u zelf hebt aangekaart. Je kunt heel gemakkelijk standaarden met elkaar afspreken, maar op welke manier en met welke condities wij onze belasting willen heffen, moet hier in het parlement worden besproken. Dat is onze bevoegdheid en daar wil ik graag aan vasthouden.

### Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Aan de ene kant vindt u dus dat de minister de Duitsers direct voor de rechter moet slepen omdat zij hun eigen nationale bevoegdheid om op hun eigen wegen tol te heffen, toepassen, maar aan de andere kant saboteert u de poging die binnen Europa net op gang komt om een gelijk speelveld te creëren binnen heel Europa. Wat wilt u dan wel?

### Mevrouw Visser (VVD):

Nee. Als u goed had geluisterd, had u gehoord dat het mij bij de Duitse tolheffing om de discriminerende werking gaat. Je mag tol heffen. Wij zouden in Nederland ook tol mogen heffen. Wij zouden ook in treinen allerlei heffingen mogen doorvoeren. Wij mogen daarbij echter niet het onderscheid maken dat Nederlanders dan minder hoeven te gaan betalen. Dat doet Duitsland met deze tolheffing wel voor zijn burgers. Dat is het grote verschil tussen de tolheffing in Duitsland en hetgeen in de motie staat die net is ingediend. De kern, de crux, is dat Europa zegt: u krijgt een bevoegdheid om het in te voeren of niet, maar als u het invoert, moet u wel aan allerlei eisen voldoen. Ik heb de tekst hier bij me. Die moet u maar eens doorlezen; dan schrikt u van wat er allemaal in staat en waar je allemaal aan moet voldoen. Dat willen wij niet. Dat is precies waar ik tegen ageer. Wij willen hier zelf in het parlement kunnen besluiten hoe we de dingen regelen als we zaken doen. Belastingbevoegdheden zijn van de nationale lidstaten en dat moet zo blijven.

### De heer Jetten (D66):

Ik heb twee vragen. In Europa is een vrije markt en geldt vrij reizen. Het vrije reizen wordt op dit moment echter vaak bemoeilijkt doordat we allerlei verschillende systemen hebben in Europa. Ik ken de VVD als een partij die erg pleit

voor het vrije verkeer in Europa. Is mevrouw Visser het met mij eens dat de voorstellen van de Europese Commissie juist een enorme impuls kunnen zijn voor het vrije verkeer binnen onze Unie?

**Mevrouw Visser (VVD):**

Nee. Niet als het gaat op de wijze die in deze tekst is geformuleerd, waarbij een lidstaat ertoe wordt verplicht om het the European way te doen of het niet te doen. Ik vind dat een lidstaat daar zelf over moet gaan. De voorstellen die worden gedaan om te komen tot gelijke standaarden kunnen absoluut een impuls geven, maar dit niet. Dit beperkt namelijk de bevoegdheid van de nationale parlementen.

**De heer Jetten (D66):**

Ik ben heel blij met de opening die mevrouw Visser in het tweede deel van haar antwoord biedt. Daarom roep ik haar ertoe op om deze motie niet nu in te dienen. Wij hebben een uitgebreid AO gehad over de Transportraad die volgende week op de agenda staat. Dit pakket was toen nog niet bekend. Laten we dit als Kamer eerst uitvoerig met elkaar bespreken in een volgend AO, voordat we de minister op pad sturen met een opdracht waarover we in de Kamer nog niet uitvoerig met elkaar hebben gesproken.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Ik snap de oproep van de heer Jetten, maar ik wil hem meegeven dat ik de discussie over Europa ken. Het begint vaak met een informele discussie, maar daarin worden vaak al wel piketpaaltjes geslagen door lidstaten. Ik begrijp de oproep van de heer Jetten, want het is een omvangrijk pakket. Ik haal nu vooral het stuk over de bevoegdheden eruit, maar er zijn ook hele stukken die gaan over sociale zekerheid en tal van andere zaken. Ik begrijp de oproep dus. Ik zal even het antwoord van de minister afwachten. Het is terecht dat de heer Jetten dit constateert.

**De heer Jetten (D66):**

Voorzitter. Tijdens het AO heb ik namens D66 het belang benadrukt van open protocollen en standaarden om een level playing field te creëren en nieuwe innovatieve bedrijven de kans te geven om een plek op de Europese markt te veroveren. Ik was blij met de antwoorden van de minister in het AO. Ik wil nu een motie indienen om haar inzet te ondersteunen en om haar aan te sporen om dit thema extra te beleiden in EU-verband.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van open protocollen en standaarden in laadinfrastructuur van elektrische auto's een publiek belang dient;

verzoekt de regering, in EU-verband het gebruik van open protocollen en standaarden te beleiden om smart charging

en communicatie tussen auto en elektriciteitsnet mogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

Deze motie is voorgesteld door de leden Jetten en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 646 (21501-33).

**De heer Jetten (D66):**

Nog heel kort iets over de motie van het CDA en andere partijen over de Duitse tolheffing. D66 is groot voorstander van betalen voor het gebruik van de auto in plaats van voor het bezit ervan. Als landen in Europa betaling naar gebruik willen invoeren, willen wij dat zo veel mogelijk volgens eenzelfde standaard. In Duitsland gaan er op dit moment een aantal zaken mis, wat onder andere leidt tot discriminatie van Nederlandse burgers in de grensregio. Ik ben erg blij dat de Duitsers hun plannen op een aantal punten hebben aangepast en dat Nederlanders in de grensregio die gebruikmaken van het provinciale wegennet in Duitsland worden ontzien, maar voor de autosnelwegen in Duitsland is er nog steeds sprake van discriminatie. Ik wacht nog even het antwoord van de minister af, maar de ingediende motie kan op de sympathie van D66 rekenen.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Voorzitter. Ik begin met de eerste motie, die van de heer Ronnes, mevrouw Visser en de heer Van Aalst op stuk nr. 641, waarin mij wordt verzocht om de Duitse tol tegen te houden met alle mogelijke juridische procedures. De heer Ronnes had het over "parlementair taalgebruik" toen ik zei dat ik overwoog om juridische stappen te zetten. Ik kan hem zeggen dat dat bestuurlijk taalgebruik was. Ik vind dat je als bestuurder altijd moet bekijken of je daadwerkelijk gronden hebt om juridische stappen te zetten. Het gaat dus niet alleen om de politieke wens, de emotie en het gevoelens dat je hebt als Duitsland zo'n stap neemt. Ik denk dat ik daarbij op precies dezelfde lijn zit als de meerderheid van de Kamer. Het gaat echter om wat er mogelijk is, om welke gronden je hebt om een juridische procedure te volgen. Ik ben blij dat de motie niet geformuleerd is in de zin van "een juridische procedure", maar dat er in de motie "alle mogelijke juridische procedures" staat. Dat geeft mij als bestuurder namelijk de ruimte om, als dit niet kan, terug naar de Kamer te komen met de mededeling dat het niet mogelijk is. Met die kanttekening zie ik deze motie als ondersteuning van het beleid.

De motie van mevrouw Van Tongeren op stuk nr. 642 gaat over schone voertuigen. Europa is een aantrekkelijke vestigingsplaats. Zij zag alle bedrijven uit Amerika al naar Nederland vertrekken. Ik denk dat daarvoor ook ons fiscale beleid aantrekkelijk moet zijn, inclusief het bonussenbeleid. Daar hebben we ook discussies over, maar die moeten we hier nu maar niet gaan voeren. Ik denk dat Europa al een aantrekkelijke vestigingsplaats voor de schone auto-industrie is. Er gebeurt hier veel: we doen veel aan de aanscherping van emissie-eisen voor voertuigen en we zetten in op de elektrificering van het wagenpark, onder andere via fiscale maatregelen. Als ik in Europa en Nederland partijen

moet oproepen om een aantrekkelijke vestigingsplaats voor schone auto-industrie te zijn, zie ik deze motie als ondersteuning van het beleid.

In de motie op stuk nr. 643 van mevrouw Van Tongeren en de heer Jetten wordt de regering gevraagd om te bekijken of we vaart kunnen maken met een Europese standaard voor onboard units. Dat is de technische standaard om heffingen te innen. De voorstellen waarop bedoeld wordt, zijn gisteren gepubliceerd. De indieners zijn dus sneller met lezen dan ikzelf. Dat komt ook door mijn drukke agenda. Ik zal me er zeer in verdiepen in de aanloop naar de Transportraad, maar er zal tijdens die raad nog niet inhoudelijk over dit punt worden gesproken. De voorstellen zullen daar gewoon worden gepubliceerd. Dankzij de herziening van de EETS-richtlijn wordt er gekeken naar Europese elektronische tolheffingssystemen. Ik moet dat nog bestuderen. Ik ben wel voorstander van een vorm van standaardisering, maar niet zodanig dat je allemaal gedwongen kunt worden om alles wat je hebt, op te zeggen. Ik ben dus voorstander van een betere interoperabiliteit, maar de weg waarlangs dat moet gebeuren, moet ik nog bekijken. Ik wil de indieners daarom vragen om de motie aan te houden. Ik denk dat ik inhoudelijk overigens wel positief tegenover dit verzoek sta. Als de indieners de motie niet willen aanhouden, zal ik het oordeel over de motie op dit specifieke punt aan de Kamer laten.

**Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):**

De heer Jetten en ik hebben natuurlijk de hele nacht die stukken bestudeerd. De uitleg van de minister vind ik een terechte. Het moet echt niet zo zijn dat iedereen alles moet opzeggen en er enorme extra kosten komen, maar er is een belang om één richting uit te gaan. Het materiële doel is bereikt. Als de minister graag wil dat we de motie aanhouden, dan doen we dat.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Dank u wel.

**De voorzitter:**

Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (21501-33, nr. 643) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 644 van mevrouw Van Tongeren, waarin de regering wordt verzocht om bij de Europese Commissie erop aan te dringen, het initiatief te nemen om in onderleg overleg technologieën zoals de safe drive pod toe te passen in auto's en vrachtauto's. Ik neem deze motie over of ik zie haar als ondersteuning van beleid, afhankelijk van de wens van de Kamer.

Voorzitter. Ik zie u kijken. Ik geloof dat ik dat zelf moet zeggen. Zal ik eerst een motivering geven?

**De voorzitter:**

Dat mag als u het kort houdt

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Zoals men weet, ben ik zelf heel actief op dit vlak. Ik ben ook met vele marktpartijen in gesprek om te zien wat ze kunnen leveren. Ik heb ook regelmatig overleg met de Commissie en andere lidstaten over verkeersveiligheid en nieuwe maatregelen. Ik zal ook graag die strategie weer onder ogen brengen en daar gezamenlijk in optrekken. Daarbij zal ik niet een technologie zoals hier genoemd wordt, voortrekken, want alles moet open zijn. Ik ben me ervan bewust dat dit er één is van de vele die goed werken.

**De voorzitter:**

Ik kijk rond om te zien of iemand hier bezwaar tegen heeft. Dat is niet het geval.

De motie-Van Tongeren (21501-33, nr. 644) is overgenomen.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Mevrouw Van Tongeren heeft volgens mij nu drie moties bijna in de pocket die niet eens aan de orde zijn geweest tijdens het AO. Daar moet ik me toch nog even over uitlaten, maar goed.

De motie op stuk nr. 645 van mevrouw Visser gaat over het mobiliteitspakket. Ook dat was nog niet bekend tijdens het AO. Mevrouw Visser zegt terecht dat het duidelijk is dat lidstaten zelf moeten kunnen bepalen of wegbeprijzing wordt ingevoerd. Dat zal voor mij ook altijd het uitgangspunt zijn, omdat dat gewoon onder het subsidiariteitsbeginsel valt. De invoering van wegbeprijzing is een nationale keuze en moet dat ook blijven. Net als de indiener van de motie ben ik van mening dat het oormerken van inkomsten uit de eventuele wegbeprijzing eveneens een nationale beslissing is en moet blijven. Vanuit dat vertrekpunt zal ik ook het voorstel van de Commissie beoordelen. Ik vind tegelijkertijd dat je wel moet gaan kijken of je kunt standaardiseren en of je in the end de interoperabiliteit kunt verbeteren. Alleen hoe we dat precies gaan doen, hoe lang de weg zal zijn om dat te gaan doen zonder dat je op een zeer ingewikkelde manier ingrijpt, dat moeten we nog met elkaar gaan bespreken. De voorstellen zijn pas net gepubliceerd. Daar zit ook dat voorstel voor wijziging van de eurovignet-richtlijn bij. Die zal ik dus goed gaan bestuderen. Ik steun de twee punten die in deze motie genoemd worden. Dan gaat het over het niets zeggen over de opbrengst en over het feit dat het een nationale verplichting is. Ik kan deze motie dus zien als ondersteuning van mijn beleid.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Ik dank de minister daarvoor. Het is goed om dat als Nederland uit te blijven spreken. De minister geeft terecht aan dat het om meer gaat. Het gaat ook om de technische standaarden. Het vervelende is alleen dat dit punt een beetje ondergesneeuwd raakt in het geheel. We hebben in Nederland gewoon een vignet. We hebben een vrachtwagenvignet. We zijn verplicht om dat af te schaffen. We worden dus gedwongen om een heel systeem in te voeren, waarbij je aan allerlei kenmerken moet voldoen. Dat kun je zien in combinatie met de constatering dat er in Europa sprake is van 60 miljard aan onderhoudsachterstanden op het gebied van infrastructuur en dat de gelden daarvoor kunnen worden gebruikt. Ik vind het wel belangrijk om te markeren dat ook in deze Transportraad namens Nederland

wordt uitgesproken dat wij niet gaan betalen voor onderhoudsachterstanden in België, Duitsland of waar dan ook.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Daar kan ik mij helemaal in vinden. Dat zal ik ook doen. De vraag is of wij wel of niet dat vignet moeten afschaffen in ruil voor een ander model. Daar moeten we gewoon een discussie over voeren. Zodra onze vrachtauto's het land uitrijden, komen ze in een land dat tol heft, en in het volgende land is er weer een ander systeem. Uiteindelijk wil je vrij verkeer van goederen hebben; dat wil de VVD ook. Dan is het natuurlijk wel handig als je elkaar niet al te zeer belemmert door continu een ander kastje in te moeten schakelen. Ik zal er dus goed voor zorgen dat onze eigen bevoegdheden beschermd blijven en dat de wijze waarop we onze budgetten inzetten, een nationale aangelegenheid blijft. Maar ik vind het wel interessant om de discussie aan te gaan over standaardisering en interoperabiliteit.

**Mevrouw Visser (VVD):**

Ter verduidelijking: ik vind het vrij normaal dat je de technische kastjes op elkaar afstemt. Dat maakt het immers makkelijker. Het gaat mij om de wijze waarop de heffing plaatsvindt. Stel dat Nederland besluit dat het een en ander alleen op basis van tijd wil doen en voor de rest helemaal niets. Dat is dan aan Nederland. Stel dat Nederland besluit om het te doen op basis van tijd en milieukeurmerken. Dat is dan aan Nederland. Het vervelende is dat er voorgeschreven wordt dat het op basis van én filedruk én milieu én tijd moet gebeuren. Het is helemaal voorgeschreven en lidstaten hebben daar geen vrijheid meer in. Daar ageren wij tegen. Het is prima als het makkelijker wordt gemaakt, maar er wordt voorgeschreven hoe je het moet doen en met welke kenmerken. In twaalf pagina's wordt uiteengezet hoe we dat precies moeten doen. Maar wij vinden dat toch echt een nationale bevoegdheid.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Dat is helder. Ik heb gezegd dat het aan de lidstaten zelf is om te bepalen of en in welke vorm wegbeprijzing wordt ingevoerd.

**De heer Jetten (D66):**

Ik ben het op heel veel punten eens met mevrouw Visser en de minister. Dan gaat het over de vraag waar je dat geld voor moet inzetten en over de vraag of een lidstaat überhaupt beslist om voor een vorm van beprijzing te kiezen. Maar als de minister zegt dat de hele motie op stuk nr. 645 ondersteuning van beleid is, dan zegt zij ook dat zij sowieso niet in Europees verband open de discussie wil aangaan over de vraag of wegbeprijzing een goede grondslag zou kunnen zijn. Juist in het kader van het Parijsakkoord en in het kader van het bereikbaar houden van Europa, vind ik het vrij ver gaan als de minister nu al zegt dat het punt in de een-na-laatste alinea ondersteuning is van beleid en dat dat ook haar inzet wordt in de Transportraad.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

In de een-na-laatste alinea staat: "Verzoekt de regering zich voorts uit te spreken dat eventuele opbrengsten van nationale wegenheffingen in welke vorm dan ook nooit verplicht

mogen worden ingezet in andere Europese landen om onderhoudsachterstanden in infrastructuur in te lopen". Volgens mij zei de heer Jetten net dat hij dat steunde.

**De heer Jetten (D66):**

Ik bedoel de alinea daarboven.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

In de alinea daarboven staat: "Verzoekt de regering zich uit te spreken dat" ... Wacht even. Ik zie het al. Ik heb hier verschillende versies. In die alinea staat: "Verzoekt de regering zich uit te spreken dat het al dan niet invoeren van wegbeprijzing in welke vorm of op welke grondslag dan ook (bijvoorbeeld tijd, kilometers etc.) een nationale bevoegdheid is". Dat staat nu ook in onze subsidiariteitsbeginselen. Dat is al het geval. Dat is dus ook een uitgangspunt dat de regering op dit moment alleen maar kan verdedigen. Ik sta helemaal achter het idee dat je met elkaar gaat zoeken naar een manier waarop je dat gezamenlijk beter vorm kunt geven, zodat je obstakels weghaalt. Maar uiteindelijk is het aan een volgende coalitie om te bepalen of zij daar wel of niet aan wil deelnemen.

**De heer Jetten (D66):**

Dat is de crux. Het is inderdaad aan een volgende coalitie. Als de minister met deze motie in haar achterzak zich nu al informeel dan wel formeel stevig gaat uitspreken tegen welke vorm dan ook, dan gaat mij dat echt te ver.

**Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:**

Dat kan niet anders. Er moet geregeerd worden. Ik ben ook benieuwd welk nieuw team er gaat komen. Sommige partijen hadden daar ook best een versnelling aan kunnen geven, maar voor zover dit nog niet is gerealiseerd, sta ik hier met deze verantwoordelijkheid. Ik zei het al: de motie is ondersteuning van beleid.

Dan kom ik bij de laatste motie, de motie-Jetten/Van Veldhoven op stuk nr. 646. Ook die motie beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid. Ik wil ook dit niet overlaten aan mijn opvolger, maar het zelf uitvoeren als verantwoordelijke. De heer Jetten verzoekt de regering, het gebruik van open protocollen en standaarden te bepleiten om smart charging en communicatie tussen auto en elektriciteitsnet mogelijk te maken. Ik ben daar een groot voorstander van. Met de minister van EZ span ik mij ervoor in om de interoperabiliteit van de laadinfrastructuur te bevorderen. Die open protocollen zijn gewoon heel goed voor een versnelling van de transitie naar elektrisch rijden. Het kabinet maakt zich hard voor open protocollen, waarbij peer-to-peertoe-passingen worden gestimuleerd. Je kunt in Nederland met één laadpas overal laden. Dat heet e-roaming. Wij zijn voorzitter van de Benelux en onderzoeken op dit moment de mogelijkheid van e-roaming in de Benelux. De heer Kamp heeft een samenwerkingsovereenkomst getekend met een Nederlands en Duits e-mobilityplatform, waardoor het ook in Duitsland al mogelijk is om met één pas te betalen, althans in een groot deel van Duitsland. De motie is dus ondersteuning van beleid.

Daarmee ben ik aan het eind gekomen van mijn reactie.

De beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:**

Over de ingediende moties zullen wij volgende week dinsdag stemmen.

Ik dank de minister en de Kamerleden.

De vergadering wordt van 17.47 uur tot 18.32 uur geschorst.