

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 293

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 september 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppérus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

² Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Van Bommel (SP), fungerend voorzitter, Van der Staaij (SGP), Albayrak (PvdA), Ormel (CDA), Nicolaï (VVD), Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), De Roon (PVV), Ten Broeke (VVD), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Harbers (VVD), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Sharpe (PVV), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Bruins Slot (CDA), Hachchi (D66) en Dijkhoff (VVD).

Plv. leden: Ferrier (CDA), Irrgang (SP), Dijkgraaf (SGP), Jacobi (PvdA), Çörüz (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Samsom (PvdA), Timmermans (PvdA), Elissen (PVV), Hennis-Plasschaert (VVD), Van Raak (SP), Ouwehand (PvdD), Voordewind (ChristenUnie), Teeven (VVD), Driessen (PVV), Dijkers (PvdA), Peters (GroenLinks), Kortenoeven (PVV), Van Veldhoven (D66), Van Tongeren (GroenLinks), Koppejan (CDA), Pechtold (D66) en Schippers (VVD).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de vaste commissie voor Europese Zaken² hebben op 14 september 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 september 2010 over de Informele Transportraad 15–16 september 2010 (21 501-33, nr. 290);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2010 Verslag van de Transportraad van 24 juni 2010 (21 501-33, nr. 284);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 augustus 2010 over de Toezegging Transportraad inzake passagiersrechten luchtvaart i.v.m. de aswolk (21 501-33, nr. 287);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 27 juli 2010 over Fiche: Mededeling inzake toepassingen van het wereldwijd satellietnavigatiesysteem (22 112, nr. 1041);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 30 augustus 2010 over Fiche: Mededeling Europese Verkeersveiligheidsruimte voor de periode 2011–2020 (22 112, nr. 1050).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Van Bommel

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

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Ten Broeke, Dijkma, Van Nieuwenhuizen, De Rouwe, Sharpe en Verhoeven,

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

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat en de hem vergezellende ambtenaren welkom, net als de andere aanwezigen en de mensen die dit debat thuis volgen. Dit overleg is een voorbereiding op de Transportraad en duurt anderhalf uur. Ik stel in eerste termijn een spreektijd van vier minuten voor, die ik coulant zal toepassen. Er worden twee interrupties toegestaan.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Het zal niet verbazen dat onze insteek in deze discussie gebaseerd is op een zo groot mogelijke autonomie in combinatie met Europese samenwerking, als die werkelijk leidt tot aantoonbare verbeteringen in doelmatigheid op het gebied van transport. We zijn ervan overtuigd dat het belangrijk is om een level playing field te creëren bij de modaliteitskeuzes binnen het Europese vervoersbeleid. De minister weet vast wat ik daarmee bedoel; ik noem in dat kader witboek-paragraaf 33.

Alhoewel het een informele Transportraad betreft, is het belangrijk om de minister op pad te sturen met een aantal relevante overwegingen op dit belangrijke beleidsterrein, opdat hij straks goed beslagen ten ijs komt bij het overleg met zijn collega's. Onze fractie hoopt dan ook middels onze suggesties en adviezen een waardevolle bijdrage te leveren aan de Europese inbreng van de minister. Ongeacht onze politieke achtergrond dienen we een gemeenschappelijk doel, namelijk het optimaliseren van ons mobiliteitsvraagstuk. Dat geldt voor ons allemaal.

Het eerste agendapunt. De PVV-fractie is gelukkig met het voorstel van de minister om de administratieve lasten voor de binnenvaart te verlichten middels een palet aan maatregelen, inclusief het river information system, en de inkleding en distributie van goederen in en vanuit Europese havens aanzienlijk te vereenvoudigen. Deelt de minister echter de mening dat de in de brief vermelde maatregelen ook reeds aangekondigd zijn in het actieplan NAIADES 1 uit 2006? Waarom is daar tot op heden onvoldoende van gerealiseerd? Dit is een belangrijk punt.

Het tweede agendapunt. De PVV-fractie kan de invoering van één Europees luchtruim van harte toejuichen. Ik besef overigens dat dit heel apart klinkt. Gezien de economische voordelen en de verhoogde veiligheid is er geen vuiltje aan het luchtruim, zoals mijn collega Jhim van Bommel het vanochtend zo treffend typeerde. De minister stelt in zijn brief dat hij wil kijken naar andere opties om de grote schade die deze sector heeft opgelopen te compenseren, om zodoende de concurrentiepositie van de luchtvaartsector te versterken in Europa. Zou het niet verstandig zijn om de destijds verworpen motie-De Mos over de ETS (emissiehandelssysteem)-belasting te heroverwegen en straks in de Transportraad voor te stellen deze nieuwe «vliegtaks in een ander jasje» van de agenda af te voeren omdat een dergelijke lastenverzwaring de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse en Europese luchtvaartsector juist verzwakt? Dit is een punt van aandacht.

Het derde agendapunt. Wat betreft de ontwikkeling omtrent de aswolk steunt onze fractie het voorstel van de minister. We zijn het helemaal eens met de uniforme toepassing en handhaving van de passagiersrechten. Luchtvaartmaatschappijen mogen nooit financieel verantwoordelijk worden gehouden voor de gevolgen van een natuurverschijnsel. Het is pure overmacht. Ik geef de minister wel graag mee dat bij menig

prijsvchter het slecht is gesteld met de handhaving van Europese verordeningen op het gebied van passagiersrechten. Uit eigen ervaring kan ik melden dat bepaalde Oost-Europese spelers op de markt, waaronder Wizz Air, deze rechten – ik heb het met name over verordening 261/2004, inzake «denied boarding» – niet of onjuist communiceren aan hun reizigers. Ik verzoek de minister, zeker wat dit gedeelte van het dossier betreft, in de Transportraad voornamelijk te focussen op de handhaving van al bestaande verordeningen omtrent passagiersrechten. In de brief stelt de minister verder dat er gekeken moet worden naar een kwantitatieve benadering van de compensatieregeling. Gezien het enorme aantal reizigers waar het hierbij om gaat, is het wellicht wenselijker voor alle partijen dat we zoeken naar een benadering waarin niet per passagier maar per vlucht wordt gekeken of men zich aan deze richtlijn houdt. Het vierde agendapunt: het EGNOS/Galileo-satellietnavigatiesysteem. Het gaat om een investering van 362 mln. Gezien de geschiedenis van dit dossier en de huidige budgettaire uitdagingen waar elk Europees land mee worstelt, zijn wij van mening dat verdere investeringen in dit project geen enkele zin hebben. Gesteld wordt dat er een geringe kans is dat op dit systeem gebaseerde toepassingen een doorslaggevende bijdrage zullen leveren aan het scheppen van hoogwaardige arbeidsplaatsen. Wat wil je nog meer? Het is onzes inziens een uitgemaakte zaak: niet doen dus. Er zijn al genoeg bodemloze putten binnen Europa. Wij hebben daar een heel duidelijke mening over.

Tot slot het vijfde agendapunt. Wij zijn het eens met de minister over grensoverschrijdende verkeershandhaving. Momenteel worden onze verkeersregels te pas en nog vaker te onpas geschonden door vooral Polen, maar ook door Roemen, Bulgaren en Hongaren. Zij lappen onze regels aan hun laars. De wetgeving ontbreekt om deze mensen te beboeten en om ervoor te zorgen dat zij die boetes werkelijk betalen. Dat zorgt voor veel gevaarlijke situaties op onze wegen en heeft al geleid tot meerdere dodelijke slachtoffers. Mijn vraag is dan ook welke juridische mogelijkheden we hebben om bij grensoverschrijdende verkeershandhaving inwoners van andere EU-lidstaten te verplichten tot betaling van verkeersboetes.

Voorzitter. Ik hoop dat ik binnen de tijd ben gebleven.

De **voorzitter**: Mijnheer Sharpe, u hebt zich keurig gehouden aan de tijd die u mij had gevraagd. Dat was iets meer dan de tijd die ik u had toegemeten. Maar ik ken deze commissie. Er zijn nog wel twee vragen voor u.

De heer **Bashir** (SP): In het kader van de aswolk bestaat de discussie over compensatie en over een vergoeding voor de verzorging. Als je het over de compensatie hebt en daarbij betreft dat de aswolk overmacht was, zijn we het snel met elkaar eens. Over de verzorging is duidelijkheid. De luchtvaartmaatschappijen moeten namelijk de verblijfskosten en daarmee samenhangende onkosten betalen. Deelt de PVV-fractie nog steeds dit standpunt?

De heer **Sharpe** (PVV): Daar ben ik het volledig mee eens, maar het moet natuurlijk wel binnen de perken blijven. Verder is het duidelijk dat een luchtvaartmaatschappij er heel weinig aan kan doen dat een vulkaan op een bepaalde dag opstaat en denkt: ik ga eens spugen.

De heer **Verhoeven** (D66): Aan het eind van zijn betoog sprak de heer Sharpe over Polen, Roemenen en Hongaren. Deze worden echter niet in dit stuk genoemd. Ik vraag mij af of hij bedoelt dat deze groepen op een aparte manier behandeld moeten worden – daar leek het even op – of zegt hij: grensoverschrijdend, dus niet kijken naar de groep maar voor iedereen dezelfde aanpak? Als ik het goed heb geïnterpreteerd – dat hoop

ik eigenlijk enigszins – dan stel ik toch de vraag waarom de heer Sharpe de Polen, Hongaren, Bulgaren en Roemenen specifiek noemt.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik kan u gelukkig maken. Het gaat uiteraard over de verkeershandhaving met betrekking tot inwoners van alle EU-lidstaten. Daar moet ik wel iets aan toevoegen. Ik heb zelf jarenlang in Roemenië en Hongarije gewoond, dus ik ken het rijgedrag van deze mensen. Ik heb hier in de Nederlandse kranten gelezen wat er met met name Polen gebeurt. Er werken hier immers vrij veel Polen die zich toch niet aan onze regels houden. Vandaar dat ik ook de Roemenen, de Bulgaren en Hongaren erbij wil halen, omdat ik uit eigen ervaring weet dat deze mensen het niet zo nauw nemen. Daar kunnen zij zelf overigens weinig aan doen. Voorafgaand aan het overleg legde ik al aan de minister uit dat zij geen flauw idee hebben hoe ze moeten invoegen op de snelweg. Ze staan bijvoorbeeld stil of gaan met 30 km/u de snelweg op. Dat willen we hier natuurlijk nooit hebben. Daarom heb ik deze groepen erbij gehaald.

De **voorzitter**: Is deze vraag naar tevredenheid beantwoord, mijnheer Verhoeven?

De heer **Verhoeven** (D66): Ja, die is naar tevredenheid beantwoord. Ik heb nog een tweede interruptie; laat ik die nog maar even op zak houden.

De **voorzitter**: U mag nog een vervolgvraag stellen.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Sharpe zegt: die mensen hebben bepaalde verkeershandelingen in ons land blijkbaar nog niet onder controle. Ik weet dat niet, maar als hij dat zegt, geloof ik hem op zijn woord. Is het in dat geval niet veel beter om veel meer op voorlichting te gaan zitten? Dat is veel beter dan hen bij voorbaat al in een hoek neer te zetten, zoals de heer Sharpe nu misschien onbedoeld heeft gedaan door hen bij naam te noemen, waardoor zij door heel veel mensen die nu meekijken, al direct weer als «verkeersduivels» worden weggezet.

De heer **Sharpe** (PVV): Het is en-en. Dat ben ik helemaal met je eens.

De **voorzitter**: Mijnheer Sharpe, wij tutoyeren niet maar spreken elkaar met «u» aan.

De heer **Sharpe** (PVV): En we spreken via de voorzitter. Excuus, voorzitter. Het gaat mij er helemaal niet om die mensen in een hoek te plaatsen. Maar feit blijft wel dat deze groep binnen Europa geen fantastische automobilisten zijn en dat wij daar in Nederland wel degelijk last van hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik vond de heer Sharpe eigenlijk helemaal niet zo kritisch over Europa. Hij verontschuldigde zich haast in het begin, maar ik vond hem eigenlijk poeslief voor Europa. Ik vrees dat ik nu de kwade genius ga worden, want ik wil toch wel een paar harde noten kraken.

Ik begin met het verslag van de vorige keer, toen wij spraken over de stedelijke mobiliteit. Het ging toen over het fiche, over de inzet die Europa wilde plegen. Ik kan mij nog herinneren dat deze Kamer daar nogal kritisch over was. Nu heb ik het verslag teruggelezen, maar ik lees nog net niet dat de ministers de wave hebben ingezet. Zij waren zeer tevreden over het fiche toen zij bij elkaar zaten. Zij vonden het prachtig en goed. Ik vraag mij dan toch af: bij welk overleg hebben wij gezeten? Ik had het idee dat deze Kamer in meerderheid zei dat we hier niet aan moeten beginnen. Ik wil heel graag van de minister weten hoe hij hierin staat en of het klopt

dat Europa gewoon doordendert of dat er toch een pas op de plaats gemaakt wordt. Dit moest er even uit.

Ik heb alle waardering voor de inzet op terreinen waar volgens mij meer te halen valt, zoals de inzet voor de binnenvaart en de kustvaart. Het is fijn dat onze Belgische collega's dit punt op de agenda zetten. Ik zeg tegen de minister: alle steun voor uw inzet. Ik heb wel een paar keer gelezen dat hij termen als «het informatiesysteem» terughaalt. In de binnenvaart is daar over het algemeen wel draagvlak voor, maar er is daar ook nog wel wat voorzichtigheid over wat er met de gegevens gedaan wordt. De heer Bashir heeft hier onlangs vragen over gesteld. Het is goed als de minister ook die geluiden in zijn achterhoofd houdt, omdat dit gevoelens nog altijd speelt in de sector.

De inzet op het gebied van verkeersveiligheid. Het is prima dat de Commissie wil kijken naar good practices. Wat mij betreft komt zij langs in Nederland. Ik denk dat Nederland het hierin veel beter doet dan de rest van Europa en dat de inzet van de afgelopen jaren daaraan zeker heeft bijgedragen. Het valt mij echter op dat de oude discussie over een apk voor motoren terugkomt. Er is een doelstelling dat het aantal slachtoffers met 50% moet worden teruggebracht. Het lijkt er een beetje op dat een verplichte apk voor motoren in een keer het succes moet gaan worden. Ik ben daar kritisch en haast kribbig over. Als je kijkt naar de cijfers van ongevallen met motoren, blijkt op zich dat dit een kwetsbare groep is. Alleen, als je dan de apk aanhaalt, zou dat veronderstellen dat de ongelukken worden veroorzaakt door technische mankementen. Maar slechts 0,3% van het aantal ongevallen wordt daardoor veroorzaakt. Waarom dendert Europa door op dat punt en wil het nog steeds een verplichte apk? Dit is in onze ogen echt onnodige bureaucratie en hiermee wordt de plank totaal misgeslagen. Wat ons betreft, is daar geen enkel draagvlak voor. Ik begrijp dat de minister er ook zo in zit, maar ik begrijp alleen niet dat Europa er zo in zit. Dit zou de vraag moeten oproepen of wij een bepaalde kaartenprocedure moeten gaan bekijken; ik doel daarmee op de gele kaart.

Het is aan de ene kant prima dat er nog steeds heel veel overleg plaatsvindt over de aswolk, maar aan de andere kant bestaat er ook irritatie over dat het onderzoeken en het overleggen maar doorgaat. De vraag is hoe we hier uit gaan komen. Europa heeft ingezien dat dit een groot probleem is, een probleem dat geen plaats heeft gekregen in de verordeningen, omdat wij niet logischerwijze konden verwachten dat dit zou gebeuren. Ik vraag de minister om in zijn eigen woorden uit te leggen wat zijn inzet is. Hoe zorgen we er enerzijds voor dat consumenten weten waar ze aan toe zijn, dat ze weten dat ze recht hebben op bepaalde zaken, maar anderzijds dat we de inspecties in Europa gelijk oppakken? Ik ken de inzet van de minister op dit punt – die steun ik ook – maar ik wil toch nog eens horen hoe hij hierin staat.

Tot slot de arbeidstijden voor chauffeurs, een punt waarover het Europees Parlement een andere voorkeur heeft dan wij. Dit houdt in dat het vrije ondernemerschap ingeperkt is omdat dit onder de richtlijn moet vallen. De agenda in België is niet zo ontzettend groot. Ziet de minister kans om dit probleem nog eens aan te kaarten? Ik heb namelijk het idee dat heel veel zelfstandigen nu toch met hun handen in het haar zitten en niet weten waar zij aan toe zijn. Kan er meer duidelijkheid over dit punt komen?

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Voorzitter. Ik zal ook even de punten van de agenda langslopen. Allereerst de informele Transportraad. Het Belgisch voorzitterschap wordt geacht enkele conclusies te trekken, heeft de minister geschreven. Daar is vast wel een en ander over gesondeerd. Kan de minister een aantal voorbeelden noemen? Wat voor conclusies verwacht hij?

Een blokje over brandstof. De minister heeft geschreven dat hij schone brandstoffen zoals lng onder de aandacht wil brengen. Wij zouden dat graag iets concreter geformuleerd willen hebben. Wat is precies zijn inzet en wat wil hij precies bereiken?

Een heel concrete vraag: wat zal de opstelling van de minister zijn inzake het zwaveldossier? Is hij bereid om het voorstel van de Finse minister van transport te steunen om een MEPC (Marine Environment Protection Committee) Correspondence Group in te stellen? We stellen deze vragen in verband met onze bezorgdheid over een omgekeerde modal shift. Men is, denk ik, Kamerbreed enthousiast over zo veel mogelijk vervoer over water, mede vanwege milieudoeleinden. Als we nu te zware eisen stellen, bereiken we dan niet het omgekeerde effect dat men vanwege het kostenaspect weer overgaat naar wegvervoer? Begrijp ons goed, minister, de VVD is er wel van overtuigd dat ook het wegtransport een belangrijke schakel in de keten is en zal blijven, maar zij zet natuurlijk in op zo veel mogelijk milieuvriendelijk vervoer.

Een ander voorbeeld dat hier tegenaan schuurt, is het CCR (Centrale Commissie voor de Rijnvaart)-beleid rondom het geluid van de binnenvaart. Er kan een hardheidsclausule toegepast worden. We brengen nog even bij de minister onder de aandacht dat die hardheidsclausule ook heel hard nodig is omdat 60% van de vloot op dit moment niet aan die eisen kan voldoen.

De minister onderschrijft het belang van de ketenmobiliteit. Hij heeft het daarbij over de achterlandverbindingen, de multimodale ontsluitingen. We hebben daar in eigen land nogal wat van aan te pakken, maar we worden ook zeker extra gehandicapt door knelpunten die er op dat gebied nog liggen in de ons omringende landen. Wij zouden heel graag willen dat de minister die zo veel mogelijk concreet benoemt. Dat geldt overigens niet alleen voor het water, maar ook voor het spoor. Ik zou willen dat de minister daar nog eens extra nadruk op legt.

Onlangs hebben we de antwoorden van de minister mogen ontvangen op vragen van collega Hennis en mij over het richtsnoer staatssteun voor de haveninfrastructuur, dat collega Sharpe zonet ook al naar voren bracht. Wij hameren erg op dat level playing field. Wij kennen de minister als iemand die echt recht op zijn doel afgaat. Hij bevestigt in zijn antwoorden dat hij zich daarvoor wil inzetten. Wij willen op dat punt echter nog wat meer het commitment van de minister hebben dat hij zegt: ik ga er echt voor en kom thuis met een resultaat. Hij heeft aangegeven dat hij overleg zal voeren met zijn Duitse collega en met de DG Concurrentie. Hij zal het met deze twee groeperingen alleen niet redden, dus we zouden het graag zo breed mogelijk willen trekken.

Ik kom op het verslag van de Transportraad. Ik heb een vraag naar aanleiding van het op één na laatste blokje tekst op pagina 2. De minister heeft gevraagd «om de huidige verordening nog eens kritisch onder de loep te nemen om te bezien of in de huidige bepalingen voldoende rekening wordt gehouden met uitzonderlijke situaties zoals we die als gevolg van een aswolk hebben meegemaakt. Optimale bescherming van de rechten van de passagiers staat hierbij echter buiten kijf.» Dat lijkt tegenstrijdig met elkaar te kunnen zijn. Wat wordt hier precies mee bedoeld?

De belangrijkste onzekerheid die we tegenkwamen bij de aswolk was wanneer het veilig genoeg was om te vliegen. We hebben de beantwoording van vragen van collega Bashir gezien, maar we willen nogmaals vragen wanneer de Commissie met normen daarvoor komt. Wat is het totale pakket en welke timetables hangen daaraan?

Ik zou graag een reactie van de minister willen hebben op de hartenkreet die wij van EVO en TLN hebben mogen ontvangen over de problematiek van de 48-urige werkweek voor zelfstandige beroepschauffeurs, een punt dat collega De Rouwe ook naar voren bracht.

Agendapunt vier. We zijn het eens met de inzet van de minister, maar er moet wel binnen de kaders van de financiële unie worden gebleven. We willen hem nog wel even meegeven dat we absoluut niet zitten te wachten op nieuwe regelgeving op GNSS-terrein. We zijn het met de minister eens dat het eerlijke en efficiënte marktwerving zeker niet in de weg mag staan.

Tot slot de verkeersveiligheid. We denken dat Nederland heel veel best practices kan laten zien. Ik sluit voor de efficiëntie van de vergadering maar aan bij collega De Rouwe. Wat betreft de inspecties van de motorvoertuigen, laat de EU zich vooral niet op de weg zelf gaan begeven, maar laat zij dat aan de bron met voorschriften bereiken.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor de brieven en zijn gepleegde inzet namens ons in Europa. Ik denk dat duidelijk is dat D66 in elk geval, dus ook vandaag, voorstander is van Europese integratie, zodat de Nederlandse inzet zo goed mogelijk voor het voetlicht komt. Daar profiteren immers beide schaalniveaus van.

Van Single European Sky tot Eyjafjallajökull, een Europees luchtruim blijkt in alle opzichten grensverleggend te zijn. We zijn dus ook blij met de versnelling die de minister heeft beschreven. De besparingen en kortere routes – 10% minder uitstoot – liggen voor het oprapen op die manier. We hopen dat de minister zijn voet op het gaspedaal houdt.

Het EU 2020-plan wordt ook genoemd. Het belang daarvan kan nauwelijks overdreven worden. Het is goed dat de minister in dat kader ook even ingaat op de rol van de transportsector. Economisch gezien heeft deze sector een groot aandeel en op het gebied van duurzaamheid kan de sector een groot aandeel hebben. Ik ben wel benieuwd wat de gevolgen voor de sector zijn van de doelen die deze moet waarmaken. Hoe schat de minister dat in?

De komende Transportraad. D66 denkt dat Nederland via het actieplan NAIADES 2 zijn voorloperschap in kust en binnenvaart als duurzame schakel in het totale transportsysteem goed kan laten zien. Het is zowel goed voor Nederland als voor Europa om de Nederlandse kennis zo breed mogelijk te verspreiden, dus ook in landen als Roemenië, Bulgarije en Hongarije, om zomaar even wat landen te noemen.

De heer **Sharpe** (PVV): Polen.

De heer **Verhoeven** (D66): Polen. Excuus.

Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de administratieve lastenverlichting en het vergemakkelijken van de multimodaliteit worden gerealiseerd, opdat de optimale stroomlijning wordt bereikt? Dit punt bleef namelijk enigszins hangen in het stuk.

Collega's spraken al over heldere richtsnoeren voor staatssteun. Kan de minister toelichten waar hij op doelt en wat in zijn ogen de Nederlandse inzet zou moeten zijn op het gebied van staatssteun?

In het kader van TEN-T (Trans Europese Netwerken-vervoer) vraag ik de minister of hij kans ziet om zijn Duitse collega te verzoeken snelheid te maken met de Duitse connectie met de Betuweroute. Ik bedoel daarmee natuurlijk het doodlopende deel bij Emmerich.

Ik ga nog even in op EGNOS, de wereldsatelliet. Voor een pro-Europese partij zou een wereldsatelliet misschien een van de grootste wensdromen moeten zijn, maar schijn bedriegt. Ook wij geloven namelijk niet in die extra investeringen, het nog succesvoller maken door er meer geld bij te doen. Kan de minister aangeven hoe die bewustmakingscampagne, waar dat geld mogelijk naartoe gaat, eruit komt te zien en waar die bijdrage, als die er dus al komt, vandaan moet komen? Gaat dat bijvoorbeeld ten koste van investeringen in het Europese kaderprogramma?

Ik kom op de brommers. Het is goed dat de Europese Commissie ziet dat de verantwoordelijkheid grotendeels bij de weggebruikers zelf ligt. Ik heb

zonet al iets gezegd over voorlichting. Ik denk dat het heel goed is om de voorlichting aan de tijdelijk of permanent in ons land verkerende groepen die niet met alle verkeersregels zijn opgegroeid optimaal te maken. Daar moet dus echt in geïnvesteerd worden. Het opmerkelijke is alleen dat Nederland de verantwoordelijkheid heel erg bij de weggebruiker legt, maar tegelijkertijd heel goed scoort met de zogenaamde systeemaanpak. Dat wil zeggen dat er wel fouten gemaakt kunnen worden door gebruikers, maar dat er niet altijd gelijk slachtoffers vallen. Is de minister van plan om deze werkwijze, die vrij specifiek is, ook aan Europa mee te geven?

Op welke termijn verwacht de minister resultaten van de grensoverschrijdende verkeershandhaving? Overtredingen van onze mede-Europeanen kunnen natuurlijk niet te lang onbestraft blijven, maar de voordelen van de Europese integratie komen het best uit de verf als iedereen naast de lusten ook de lasten draagt.

Ik voel urgentie bij het punt van die 48-urige werkweek. Als blijkt dat de Nederlandse inzet op dat punt niet gevolgd wordt door de Commissie, dan wil ik graag dat de minister zich nogmaals daarvoor inzet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een vraag aan dé pro-Europese partij. U draait een beetje om de hete brij heen als het gaat om de motoren. U verwijst naar voorlichting. Daar kan nooit iemand op tegen zijn. De vraag is alleen of Europa het moet doen of dat Nederland het ook zelf kan doen. Wat vindt u van het idiote idee om een apk voor motoren in te voeren?

De heer **Verhoeven** (D66): U vraagt wat ik van een idioot idee vind. Ik zou dan bijna zeggen dat ik dat idioot vind. Ik zal een algemener antwoord geven dan waarop u doelt, maar wel proberen om u te helpen. Wij zijn in algemene zin heel erg tegen allerlei administratievelastenverzwaringen. Ik reken de apk voor motoren hier ook maar even toe, want die lijkt mij een extra handeling voor een motorrijder te zijn. Gevoelsmatig zeg ik dat wij daar niet voor zijn. Ook in combinatie met de eigen verantwoordelijkheid denk ik dat dit niet een van de maatregelen is die wij helemaal bovenaan ons lijstje hebben staan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank voor uw antwoord. Dit betekent dus dat u als pro-Europese partij ook vindt dat Europa op dit punt doorschiet en dat het zich niet zou moeten bemoeien met dit specifieke punt.

De heer **Verhoeven** (D66): Nou, nee. Ik zal eens iets moois zeggen. Iedere keer als D66 in welke thematiek dan ook zegt dat Europa misschien niet helemaal goed bezig is, zegt men: maar u bent pro-Europees, dus u moet hiervoor zijn. Als we dan een keer niet voor zijn, dan zegt men: vindt u ook dat Europa doorschiet? In een goede relatie – en we hebben een heel goede relatie met Europa – is het ook nodig om soms de dingen die minder of beter kunnen, goed te benoemen. Dit zou weleens zo'n punt kunnen zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat erom dat we nu helemaal aan het begin van een proces staan en dat we juist als we in het verleden kritiek hadden op Europa terecht de boemerang kregen van: ja, u hebt er zelf mee ingestemd. Volgens mij is dit juist het moment om duidelijk uit te spreken of je dit wel of niet overbodig vindt. Dat is mijn eenvoudige vraag aan de heer Verhoeven.

De heer **Verhoeven** (D66): Een apk overbodig noemen gaat ook weer erg ver, maar als je de afweging maakt tussen de voordelen en de nadelen, zouden de nadelen weleens zwaarder kunnen wegen. Ik denk niet dat wij nu heel erg staan te juichen voor het doorvoeren van een apk voor brommers.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin maar meteen met de aswolk. Inmiddels is het overduidelijk, de EU heeft besloten dat de rechten van reizigers ook gelden bij de vertraging door de aswolk. De reizigers zijn namelijk geconfronteerd met enorme overlast. Zij kregen hier geen compensatie voor, maar hun onkosten moeten wel vergoed worden. Dat is terecht, want deze reizigers konden niets doen aan de overlast. Zij verdienen op basis van deze rechten dan ook de vergoeding waarop zij hadden kunnen rekenen. Iedereen weet hiervan, behalve kennelijk de KLM, die zich van de domme hield. De minister lijkt hiervan weg te kijken. Op 23 juni gaf hij aan ons binnen twee maanden te informeren over de passagiersrechten. Precies na twee maanden informeerde hij ons. Waarom heeft de minister hier zo lang mee gewacht? Al veel eerder was toch duidelijk dat de EU de reizigersrechten niet zomaar zou weggooien. En, nog erger, waarom vertelt de minister dit de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen niet? Het lijkt erop dat de minister eerder de luchtvaartbedrijven wil beschermen dan dat hij opkomt voor de reizigers, alsof de media toch gelijk hebben dat hij een nieuwe baan heeft gevonden bij KLM. De toekomst zal dit wel uitwijzen.

Het niet optreden om de rechten van de reizigers te dienen begint gênant te worden. Weet de minister bijvoorbeeld dat KLM een foldertje uitgeeft – ik houd het nu even omhoog – waarin staat dat er geen compensatie betaald wordt bij vertraging, terwijl de rechter daar heel erg duidelijk over is geweest? Nog erger is dat mensen die KLM om de compensatie vragen waar ze recht op hebben met een brief worden afgescheept waarin staat dat men geen recht heeft op compensatie. KLM beroept zich toch nog op die verordening, waar juist in staat dat reizigers wel recht op compensatie hebben. Waarom treedt de minister hier niet tegen op? Daarvoor heeft hij toch de Inspectie Verkeer en Waterstaat?

Ik kreeg vandaag overigens antwoord op mijn Kamervragen over de Geschillencommissie Luchtvaart. De minister is het met de SP eens dat de bij deze commissie aan de orde gestelde zaken voortvarend aangepakt dienen te worden en dat het dus niet correct is dat er gewacht wordt tot 1 oktober. Maar wat gaat de minister nu echt doen om dit voor elkaar te krijgen? Immers, wij worden allemaal niet vrolijk van het uitstellen en afwachten. Graag een reactie.

Bij de komende Transportraad staat de binnenvaart ook centraal. Dat is een goede zaak. Schepen zijn immers schoon, efficiënt en relatief stil en kunnen helpen bij het oplossen van onze mobiliteitsvraagstukken. De SP vraagt zich wel af wat nu exact de inzet van de minister wordt. Ik heb in ieder geval gelezen dat hij het cruciaal vindt dat er in alle Europese havens volledige marktwerking is. Wat houdt dit in voor de samenwerking tussen havens, die wij allen zo belangrijk vinden? De Amsterdamse haven, die eigendom is van de gemeente, heeft bijvoorbeeld een duidelijke maatschappelijke functie. Als eigenaar kan de gemeente er een goed beleid voeren, waarbij alle aspecten en belangen van de stakeholders gewaarborgd en goed afgewogen worden. Ik wil van de minister een heldere toezegging dat hij niet zal overgaan tot het vermarkten van de havens.

Ik kom te spreken over Galileo. De Europese Commissie heeft geconcludeerd dat er door de wereldwijde initiatieven helemaal geen sprake meer is van Amerikaanse dominantie en dat er genoeg concurrentie begint te ontstaan. Maar wat doen we in Europa? We smijten er nog eens 360 mln. tegenaan en schrijven een actieplannetje. Europa is tegen staatssteun en slaat daarbij door in veel sectoren door te streven naar maximale marktwerking. Maar wat gebeurt hier? We stoppen een berg subsidie in een bodemloze put om dit prestigeproject te redden. Graag ook hier een reactie op.

Tot slot een positieve noot. Ik vind het echt nobel dat er gewerkt wordt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ik vraag mij alleen wel af

waarom dat in Europees verband moet gebeuren. Is het wel iets wat we in Europees verband moeten doen? Wat wordt de inzet van Nederland?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik hoop dat de minister bij de informele raad twee genoeglijke dagen tegemoet gaat. Mijn fractie is het grosso modo heel erg eens met de inzet van de minister. Het past mij dan ook om niet meer dan op een enkel onderwerp een aantal opmerkingen te maken.

Allereerst de kust- en binnenvaart. Het is goed om te onderstrepen hoe belangrijk het is dat er aandacht wordt gevraagd voor het aantrekkelijker en efficiënter maken van onze kustvaart. De lasten van de administratieve procedures moeten worden verminderd. Wij zijn daar een groot voorstander van. Onze indruk is dat de minister dit hoog op zijn agenda heeft staan.

Hoewel reeds 21 landen de Rotterdam Rules hebben ondertekend, heeft een aantal van de voor Nederland belangrijkste landen dat nog niet gedaan. België en Duitsland, maar ook China nemen een afwachtende houding aan. Ik hoop dat de minister succesvol zal zijn om dit tijdens de informele raad ook bij het Belgisch voorzitterschap onder de aandacht te brengen. Hij is dit ook van plan, heb ik begrepen. Het zou fantastisch zijn als we over een tijdje het lidwoord weg kunnen laten en gewoon kunnen stellen «Rotterdam Rules», maar dan net even anders dan de VN het wellicht bedoeld heeft. Voor ons land zou dit fantastisch zijn.

Collega Bashir heeft al een tijdje zijn tanden gezet in de consequenties van de aswolk voor de passagiers. De minister heeft ons laten weten dat er overleg heeft plaatsgevonden met enerzijds de Europese Commissie en anderzijds de handhavers en dat er nu een aantal zogenaamde informal guidelines naar de handhavers zijn gestuurd, zodat men beter houvast heeft om te beoordelen hoe we in de toekomst hier verder mee moeten omgaan. Op welke wijze worden deze informal guidelines betrokken bij het toezicht, weet de minister of alle klachten inmiddels zijn afgehandeld en is de Geschillencommissie Luchtvaart hier ook bij betrokken?

Ik kom op EGNOS. Wij zijn natuurlijk erg van de afdeling vooruitgang en staan daarom natuurlijk niet negatief tegenover zo'n actieplan. De investeringen zijn fors. Alleen bij daadwerkelijk gebruik van de systemen zullen die de moeite waard zijn. Ik zeg er wel bij dat het geld het grootste obstakel is. Verschillende collega's hebben dat al aan de orde gesteld. Als er heel veel investeringen noodzakelijk zijn, is de belangrijkste vraag aan de minister waar hij dat geld vandaan denkt te toveren. Voor een deel zal het ook van Europa zelf moeten komen. Ik wil gezegd hebben dat we wat onze fractie betreft zuinig aan moeten doen met de Europese budgetten. Er is eigenlijk geen ruimte voor allerlei nieuwe agendapunten. Sterker nog, er zal vermoedelijk op een aantal punten gesaneerd moeten worden. In het verleden hebben wij samen met de heer Van Baalen de zogenaamde «follow Tony»-motie ingediend. Dit betekent dat we niet alleen bij de landbouw maar ook bij andere zaken moeten opletten. Wat dat betreft, zou ik graag een gepast enthousiasme zien en niet het idee dat de budgetten tot – in dit geval letterlijk – de hemel reiken.

Mijn laatste punt betreft de arbeidstijden van de chauffeurs. Het voorstel van de Commissie is verworpen. In Nederland blijkt er brede politieke overeenstemming te zijn dat dit echt een probleem zou kunnen zijn voor de zelfstandigen in ons land. Nu het voorstel van de Commissie is verworpen, wat is het antwoord dat Nederland aan de Commissie heeft gegeven over de nader te nemen stappen? Met slim opereren kunnen we de zaak misschien toch weer de goede kant op trekken, waar men in Europa het hier kennelijk niet met elkaar over eens is geworden en waar hopeloze verdeeldheid in ieder geval voor deze groep mensen tot problemen leidt.

De **voorzitter**: De minister krijgt twintig minuten de tijd om alle vragen te beantwoorden. Hem kennende doet hij dat in blokjes. Het aantal interrupties voor de leden blijft staan.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de commissie voor hun vragen. Het is goed hen weer te zien. Sommigen, zeker mevrouw Van Nieuwenhuizen, heb ik vaak aan tafel zien zitten, alhoewel dat een andere tafel was. Het is goed om haar in dit verband te zien. Het is daarnaast goed dat wij weer uit het reces te voorschijn zijn gekomen. We zijn er nog. Overigens was dit meer de vraag voor mij dan voor de leden. Er is veel aan de orde geweest. Ik zal proberen mijn tekst qua kwantiteit te beperken.

Ik ben het eens met iedereen die zegt dat de gang van zaken rondom de arbeidstijden voor chauffeurs onfortuinlijk is. Ik vind het echt slecht. Niemand kan controleren of een chauffeur thuis zijn administratie gaat doen nadat hij gereden heeft. Je moet het niet willen. Dat is de kern van een echte zelfstandige. Je bepaalt het zelf. Dit is dus slecht voor de markt en slecht voor onze concurrentiepositie. Het probleem is echter – maar zo werkt de democratie Europese – dat het Europees Parlement dit voorstel heeft verworpen. Wij hebben al aangedrongen op een nieuwe behandeling. De Commissie heeft echter op dit moment het voorstel ingetrokken. Ik heb de Commissie gepusht – iedere keer wordt dit van mij verwacht en ik zal het weer doen in Antwerpen – om te kijken of er toch mogelijkheden zijn. Ik kreeg het idee uit het contact met de Commissie – ik moet nu voorzichtig zijn in mijn bewoordingen – dat er in het Berlaymont-gebouw mensen zijn die het niet onprettig zouden vinden als de sector zich luid en duidelijk laat horen aan de poorten van het Europees Parlement. Ik wil niet oproepen tot dit soort ongein, maar groei van de Europese democratie heeft ook tot gevolg dat mensen met protestbordjes ook het Europees Parlement wel weten te vinden, dat gevestigd is aan de Wiertzstraat, voor zover dat nog niet bekend is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Een e-mailbombardement is soms net zo effectief.

De **voorzitter**: Hebt u ook een adres, mevrouw Dijksma?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat zoekt de minister voor ons uit.

Minister **Eurlings**: Er rest mij slechts de opmerking dat het ene initiatief het andere niet hoeft uit te sluiten. Ik wens de sector veel succes. Wij blijven op het vinkentouw zitten. Ik zal dus ook nu weer Matthias Ruete, directeur-generaal transport en energie bij de Europese Commissie, dit signaal doorgeven. Ik vind dit namelijk echt verkeerd.

Ik kom op wat wij op verschillende andere terreinen gaan doen. Ik heb in mijn brief over de informele Transportraad aangegeven dat ik blij ben met het thema integratie van de scheepvaart in de logistieke keten. Ook de aandacht die uitgaat naar binnenvaart en kustvaart – velen hebben daarover gesproken – is belangrijk voor ons land. De informele raad biedt mij de gelegenheid om op enkele punten de nadruk te leggen die in onze optiek voor Nederland van bijzonder belang zijn. Ik doel hiermee bijvoorbeeld op een pleidooi voor meer structurele aandacht voor de binnenvaart op de Brusselse transportagenda. Dit punt is te vaak ondergesneeuwd. Voor andere landen, die misschien iets minder een binnenvaartnatie zijn, is dit ook de milieuvriendelijke kans voor de toekomst. Binnen Europa ligt het aandeel vervoer via de binnenvaart gemiddeld slechts op 5%. Je moet daar dus continu aandacht voor blijven vragen.

Het tot stand komen van de Europese ruimte zonder grenzen voor de kustvaart is heel belangrijk voor het voorkomen van administratieve

procedures. Daarin moet nu gewoon vaart gemaakt worden; never waste a good crisis. We zullen daar dus ook op aandringen.

Ik kom op de goede aansluiting tussen vervoer over land en over water, de multimodale aanpak, het multimodaal-transportcontract, het aansprakelijkheidsregime. We hebben met de Rotterdam Rules geprobeerd een belangrijke aanzet te geven. Ik zal zo breed mogelijk benadrukken dat alle lidstaten de Rotterdam Rules zo spoedig mogelijk moeten ondertekenen. Ik vind dat ook passen binnen de bredere pleidooien van ons. Het is niet de ene modaliteit of de andere. Natuurlijk, wij pushen en wij proberen om milieuvriendelijke modaliteiten te stimuleren en milieuvriendelijkheid in iedere modaliteit te stimuleren, maar de echte efficiency zit in de keten. Ik was afgelopen week in Sjanghai, Singapore en Hongkong. Je merkt dat met name daar wij vooroplopen en men ontzettend benieuwd is naar onze aanpak, net over de modaliteiten heen. Ik vind dus ook dat Europa die slag nadrukkelijk moet maken.

Dan kom ik op het vierde punt, namelijk de rol van de havens als spilfunctie en de aansluiting tussen die verschillende modaliteiten. De haven kan daarin een heel grote rol spelen. Daarvoor zijn wel eerlijke en efficiënte marktwerking en optimale achterlandverbindingen nodig. Ik herhaal mijn standpunt over eerlijke concurrentie en heldere richtsnoeren met betrekking tot staatssteun. Dat is in Europa van groot belang om een te zuidelijke of te noordelijke benadering te voorkomen. Wat betreft de achterlandverbindingen zal ik wijzen op de grote rol van de Nederlandse zeehavens als toegangspoort tot het trans-Europese transportnetwerk. Het is een hele mond vol, maar deze vier punten zijn van belang. Een informele raad is een goede gelegenheid omdat je iets minder in de vergaderhouding zit en iets meer een-op-een verschillende dossiers stevig onder de aandacht kunt brengen. Deze dossiers staan in elk geval op de rol en er zullen nog heel wat andere dossiers in de contacten te berde kunnen worden gebracht.

Mevrouw Van Nieuwenhuizen vroeg welke conclusies ik verwacht. Het is natuurlijk moeilijk om de precieze uitkomst aan te geven, maar in ieder geval zal de binnenvaart structureler op de agenda komen. Voor de kustvaart zal de interne markt worden versterkt. Voor de havens zullen de richtsnoeren voor de staatssteun nadrukkelijker moeten worden gemarkeerd. Die richtingen gaan wij in deze Transportraad waarschijnlijk wel zien.

Dan kom ik op de maatregelen die al in NAIADES stonden. De heer Sharpe vroeg waarom daarmee nog niets is gedaan. Binnen het platform voor de implementatie van NAIADES, het zogenaamde PLATINA – het klinkt nogal luxe – wordt het onderwerp administratieve lasten stevig opgepakt. In 2009 is specifiek geïnventariseerd waar die doelstellingen kunnen worden behaald. Nu is men met de validatieslag bezig en moet er actie komen. Het heeft inderdaad lang geduurd. In tijden van crisis bemerk je zoiets met het schaamrood op je wangen. Dan ineens is het: wij moeten dat doorzetten. Ik denk dat dit in de komende regeerperiode ook een opgave richting Europa wordt. Als het economisch iets beter gaat, moet hier de prioriteit niet wegzakken. Wij zijn nog steeds veel te bureaucratistisch. Stilstand is ook achteruitgang. Vanuit Nederland moet de drive naar minder bureaucratie altijd de doorslag geven.

De heer Sharpe vroeg naar Galileo. Hoe zit het met die bodemloze put? Kunnen wij daar niet beter mee stoppen? In Galileo is al gigantisch veel geïnvesteerd. De EU heeft voordelen bij een eigen nauwkeurig navigatiesysteem. Daar hebben wij het eerder ook al over gehad en daar was de Kamer het ook mee eens. Dat wil niet zeggen dat wij blind moeten zijn voor de kosten. Ik ben niet zonder zorg. Ik heb iedere Transportraad waar het op de agenda stond, gezegd dat ik kostenbeheersing en risicomanagement wil. Ik ken die projecten: voordat je het weet, loopt het weer uit de klauwen. Wij moeten nog een mededeling van de Commissie krijgen over de financiën. Ik heb recent weer duidelijk gemaakt, ook bilateraal, dat

ik me zorgen maak en op het vinkentouw zit. Geen nieuws is niet altijd goed nieuws en in dit geval wil ik gewoon weten hoe het zit. Dat zal ik in de contacten weer duidelijk maken.

Dan kom ik op de EU-richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid. De heer Sharpe zei het beeldend. Aangezien wij beiden kennis hebben met de Hongaren en zelfs met Hongaarsen vind ik hem bestemd moedig. Als ik thuis bepaalde opmerkingen over het rijgedrag van Hongaren zou maken, zou ik zelf in een veiligheidsgevaar kunnen raken. Dat gaat heel wat breder dan verkeersveiligheid. Ik heb dus respect voor zijn moed. Misschien luistert mijn vriendin nu mee – je weet maar nooit – dus laat ik het objectief proberen te benaderen. Ik vind dat iedere Europeaan moet betalen als hij in Europa een verkeersovertreding begaat. Het is slecht voor de verkeersveiligheid en voor het gevoel van gelijkheid als dit niet zo is. We zijn hier zeer voor. Het was nog niet rijp voor besluitvorming omdat er discussie was over de eerste en derde pijler. Ik heb altijd gezegd dat het mij om het resultaat gaat, en wel zo snel mogelijk. In Europa is er echter veel over gekissebist. Ik ben blij dat het Belgisch voorzitterschap dit dossier nu voortvarend ter hand neemt. Wij willen nog dit jaar een politiek akkoord bereiken in de Raad. Ik denk dat dat goed nieuws is. Ik steun mijn Belgische collega Etienne Schouppe hier volledig in. Er zal nog een tweede lezing volgen in het Europees Parlement en in de Raad. Het is dus de vraag of het helemaal in 2010 kan worden afgerond, maar ik zal de druk er maximaal op zetten. Natuurlijk zijn wij al bilateraal met tal van dingen bezig, maar dit vind ik echt iets Europees.

Dan kom ik op de ETS van de luchtvaart. Wij hebben daar al een beslissing over genomen. Ik heb nog wel twee opmerkingen over dit onderwerp. Ten eerste heb ik altijd gezegd dat je er pas echt ver mee kunt gaan als je de beweging breder ziet richting het Midden-Oosten, Azië en de VS. Anders prijs je jezelf uit de markt. Er moet dus maximale druk zijn op die andere werelddelen, anders vlieg je naar de Emiraten en vlieg je vanuit daar lekker ETS-vrij. Zo bereik je je doel niet. Ten tweede heeft de Commissie wel degelijk gezegd te zoeken naar manieren om de administratieve lasten te verlichten. Daarover zal de Commissie met voorstellen moeten komen. Die zijn van belang, want voor onze economie zijn luchtvaartverbindingen vrij essentieel.

Dan kom ik op de apk voor motoren. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat een apk niet veel oplevert. Als wij het hebben over minder lasten, moeten wij deze weg niet op gaan. Ik zal dit in Europa luid en duidelijk laten horen.

Er is gevraagd of ik kan garanderen dat websites geen AIS (Automatisch Identificatie Systeem)-gegevens van de binnenvaart meer verspreiden. Ik heb recentelijk schriftelijk meegedeeld dat ik mijn collega van Justitie heb verzocht de verspreiding van de AIS-gegevens via internet voor te leggen aan het College bescherming persoonsgegevens. Ik zal erop aandringen dat hier snel een helder antwoord op komt. Ik ken de gevoeligheid van het dossier.

Dan kom ik op de raadsconclusies over stedelijke mobiliteit. Daar kan ik kort over zijn. Ik heb al gezegd dat Europa de rol heeft best practices uit te wisselen, maar dat er geen sprake kan zijn van Europese bemoeienis, laat staan competentie, op dit stedelijke punt. Als je het over subsidiariteit hebt, zouden wij hiermee ver uit het lood gaan. Europa kan wel een rol spelen op het gebied van bronbeleid en schonere voertuigen. Ook kan Europa onderzoeksprogramma's faciliteren, waaruit iedereen vervolgens weer kan plukken. Dat is heel helder uitgesproken en een meerderheid is het met Nederland eens. Wij moeten wel op het vinkentouw blijven, want soms zie je dat collega's het ook wel leuk vinden om zich hiermee te profileren. Men kan geweldige uiteenzettingen geven over het systeem in stad A of dorp B – dat doet het thuis leuk, want dan heeft men succes – maar voor je het weet gaat dat leiden tot tal van vervolgacties. Het is leuk

om zoiets een paar minuten aan te horen, maar dan houdt het op en gaan wij verder met de Europese agenda. De heer De Rouwe hoeft geen twijfel te hebben over hoe ik hierin zit. Europa heeft haar handen vol aan de dingen die zij wel moet doen.

De brandstofkosten voor zeeschepen die varen op de Noordzee en de Oostzee zouden fors omhoog kunnen gaan omdat er brandstof met weinig zwavel moet worden gebruikt. De beweging van de zee af zou dreigen volgens mevrouw Van Nieuwenhuizen. Deze zorg is nadrukkelijk besproken. Met Nederlandse steun zijn daarover afspraken gemaakt. Het commissiedocument bevat strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018. Er is afgesproken dat de Commissie gaat toezien op een vlotte tenuitvoerlegging van de nieuwe IMO (Internationale Maritieme Organisatie)-afspraken op het gebied van de zwavel. Daarbij zal ook nadrukkelijk worden nagegaan wat de effecten zijn op de kustvaart. Vermeden moet worden dat een modal backshift van de kustvaart naar het wegvervoer plaatsvindt. Het is belangrijk dat dit nadrukkelijk is vastgelegd. Het ministerie zal in contact met de KVNR (Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders) de conceptresultaten van de studie die de Commissie nu uitvoert, beoordelen. Wij zitten dus echt op het vinkentouw. Het belangrijkste is dat wij die omgekeerde shift tegengaan. Dat punt is denk ik binnen.

Dan kom ik op het MEPC Correspondence Group-voorstel uit Finland over de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof. De Europese landen hebben in 2009 bij een soortgelijk verzoek al besloten hier tegen te zijn. Ze waren tegen omdat zij niet het bewierookte onderhandelingsresultaat MARPOL (verdrag over zeevervuiling), bijlage 6, over het voorkomen van de luchtverontreiniging door zeeschepen in 2008, opnieuw ter discussie wilden stellen. Men was huiverig om het op die manier te doen. Ik denk dat het nu niet anders ligt. In 2008 was dat een draak van een onderhandeling en het was toen bijna onmogelijk om tot resultaat te komen.

Niemand wilde die doos van Pandora weer openen. Het is van belang de Commissie dat genoemde onderzoek af te laten ronden. Dan kunnen wij bekijken of het tot goede conclusies leidt. Als dat allemaal misgaat, zouden wij opnieuw kunnen overwegen dat deksel van Pandora weer te zoeken, maar daar was vorig jaar in ieder geval geen enkele steun voor.

De richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens heb ik eigenlijk al besproken. Die moeten er komen om duidelijkheid te krijgen en een eerlijk speelveld te garanderen. Ik zal dus krachtig op deze lijn inzetten.

Het doel is lng als onderwerp in te brengen. Verdere aanscherping van de emissie-eisen is niet gemakkelijk bij de reguliere brandstoffen. Met een brandstof als lng kan een grote stap worden gezet. Het gebruik ervan is nu echter nog niet toegestaan. Ik wil daarvoor aandacht gaan vragen.

Een groot deel van de binnenvaart kan niet aan de geluidseisen voldoen. Er werd een percentage van 60 genoemd. Daar is veel aandacht voor en er is goed overleg met het bedrijfsleven. Er worden verschillende onderzoeken uitgevoerd op dit moment. Het gaat erom te bekijken hoe bestaande schepen kunnen worden aangepast tot een acceptabel niveau. Het moet echter wel proportioneel blijven. De prijs-kwaliteitsverhouding moet goed zijn. Het besluit dient wel internationaal te worden genomen. Een level playing field geldt hier natuurlijk ook.

Dan kom ik op de vragen rond de passagiersrechten en de aswolk. De verordening is heel helder. Iedere passagier moet informatie ontvangen als er sprake is van annulering en dergelijke. Dat lijkt me ook logisch, want als een passagier zijn rechten niet kent, kan hij ze ook niet verzilveren. Daarbij is een uniforme handhaving van belang. Ik ben het met de PVV-inbreng eens dat een gelijk speelveld heel belangrijk is. Dat heb ik ook vanaf het begin in de Transportraad gezegd. De lijn moet zijn om het zo veel mogelijk samen goed te doen. Ook een passagier die via België of Duitsland vliegt of die overstapt, moet niet in een totaal andere situatie zitten. Dat heeft met de geloofwaardigheid van de regelgeving te maken.

Wij komen van ver, maar de inspecteur-generaal, hier speciaal aanwezig, zit hier in de gremia in Europa met haar collegae stevig in. Ik ben haar daar dankbaar voor.

Hoe zit het nu met die aswolksituatie? De passagiersrechtenverordening is van toepassing. Ik hecht veel waarde aan die gedeelde Europese aanpak. Ik heb er ook op tal van momenten aandacht voor gevraagd. Ik ben blij dat hierover het overleg met de nationale toezichthouders op gang is gebracht. De Europese Commissie heeft vrijwel direct aangegeven dat het hier om een overmachtsituatie gaat. Dan is er geen recht op financiële compensatie zoals bij annulering of langdurige vertraging. Wel is er recht op bijstand en verzorging conform de verordening. Vanwege de enorme omvang van de problematiek en het feit dat het grote delen van Europa aanging is de Commissie ervan doordrongen dat een gezamenlijke aanpak en de handhaving van de verordening noodzakelijk is. Het resultaat is overleg tussen de Europese Commissie en de nationale toezichthouders. Het non paper met guidelines is naar de Kamer gestuurd. Het is dus geen brief van de Eurocommissaris zoals in de pers is gesuggered en het is ook niet iets wat is achtergehouden. Ik heb dat netjes binnen twee maanden, zoals toegezegd, naar de Kamer gestuurd. Het zijn guidelines voor de inspecties. De inspectie heeft die stante pede toegepast aan het begin van het reces toen die binnen waren.

Wat is nu het probleem bij dit soort zaken? Ik lees een quote voor uit de brief die ik de Kamer stuurde. «Het leidende principe voor de gemeenschappelijke interpretatie is dat in beginsel geen sancties worden opgelegd als luchtvaartmaatschappijen kunnen aantonen dat ze hun best hebben gedaan om te voldoen aan de verplichtingen in de verordening, met inachtneming van de bijzondere omstandigheden gedurende de aswolkperiode, en dat wel sancties worden opgelegd als geoordeeld wordt dat luchtvaartmaatschappijen de omstandigheden van de aswolk misbruikten om onder hun verplichtingen uit te komen.» Ik hoop dat de Kamer hierdoor de complexiteit van het geheel begrijpt. Dit zijn behoorlijk multi-interpretabele zaken. Sommige dingen zijn dat trouwens niet, maar andere nog wel en die zullen snel in de Nederlandse situatie tot duidelijkheid worden gebracht.

Dan kom ik op de drie uur. Ik weet dat in de Europese Commissie topambtenaren hebben gezegd dat zij het nooit zo streng hadden gewild. Europa heet het echter nooit gedefinieerd. Men heeft dat in het midden gelaten. Zo gaat dat, anders krijg je geen meerderheid in het parlement. Ze laten het een beetje onduidelijk, want dan komt het erdoorheen. Vervolgens gaat de rechter het interpreteren. Die heeft gezegd: drie uur. Voor ons is er geen twijfel: op dit moment geldt die drie uur. Mijn inspectie, die dus ook individuele zaken behandelt, geeft haar advies op basis van drie uur. Daarom heb ik de brief geschreven zoals ik hem heb geschreven. De Commissie heeft wel aangegeven dat ze de verordening aan het herevalueren is omdat men zich afvraagt of dit wel doenlijk is. Is het doenlijk dat je eerder centen krijgt dan verzorging? Is dat wel normaal? Ik heb daar juridisch even niet zo veel mee van doen. Juridisch is de situatie nu duidelijk en dat heb ik heel helder proberen op te schrijven. Een andere vraag is hoe ver verzorging gaat tijdens zo'n ascrisis. Ik heb ook de zin over misbruik voorgelezen. Dan moet je weer wel ingrijpen. Maar wat is misbruik? Wat is voldoen?

Ik zal onze lijn samenvatten. De inspectie heeft met de sector contact gezocht en heeft vijf of zes situaties gedefinieerd waar het op het snijvlak ligt. Is dit aanvechtbaar volgens de guidelines of zit het goed? Kan het wel of kan het niet? Met die casussen wordt naar de rechter gegaan om duidelijkheid te krijgen. Dat vind ik de meest faire manier. Het speelt in veel landen, ook in Frankrijk, België en een aantal andere landen. Wij gaan proberen het op deze manier snel helder te krijgen. Dat lijkt mij het eerlijkst. De inspectie is zeer actief. Ik juich dat zeer toe. Sterker nog, ik vraag dat van mijn inspectie.

De heer **Bashir** (SP): Het lijkt mij duidelijk. De regels zijn helder, zoals de minister net zei. Het gaat erom dat de Geschillencommissie Luchtvaart, die hierin zou moeten bemiddelen, iets laat lopen. De inspectie treedt tegelijkertijd ook niet echt op. In die folder waarover ik het had, staat dat passagiers geen recht op compensatie hebben bij vertraging langer dan drie uur. Wij hebben de inspectie daar ruim vijftien dagen geleden van op de hoogte gesteld. Toen zei zij dat ze meestal binnen twee dagen reageert, maar dat zij er nu tien dagen over zou doen. Wij hebben er nu nog steeds niets over gehoord. De inspectie laat iets lopen en de geschillencommissie treedt niet op. Wat gaat de minister daaraan doen?

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie vindt de regels helemaal niet helder. Volgens mij heeft de minister aangegeven dat uit de door hem geciteerde zinnen blijkt dat er helemaal geen helderheid is. Ik vind het wel aardig dat er nu enkele situaties zijn gedefinieerd die onduidelijk zijn. Worden die situaties ook openbaar gemaakt zodat consumenten aan de hand daarvan kunnen beoordelen of iets redelijk is? Is de minister bereid dit ook voor de geschillencommissie neer te leggen zodat zij een richtlijn heeft voor geschillen die bij haar aanhangig zijn?

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): De minister heeft niet aangegeven welke veranderingen hij zou willen zien in de huidige verordening, niet de passagiersrechten aantastend.

Minister **Eurlings**: Ik voel me echt Europeaan, maar ik heb altijd gevonden dat je, als je om de Europese Unie geeft, ook haar tekortkomingen moet proberen te zien. Ik vind het slecht als regelgeving vaag wordt opgesteld. Het is een taak van politici om de grens te trekken. Dat moet niet aan een rechter worden overgelaten, want dan kan het alle kanten op. Ik had het veel beter gevonden als in die verordening had gestaan wat de lijnen waren. Ik hoop dus dat de Commissie alsnog in staat zal zijn om die grenzen helderder aan te geven. Er zijn tal van voorstellen gedaan. Het schijnt dat Frankrijk heeft gezegd dat er verschil moet worden gemaakt tussen binnen- en buitenlandse vluchten. Ik zie dat even aan. Ik heb geen opvatting over hoeveel het precies zou moeten zijn. Ik vind wel dat de politiek de grens moet trekken en niet de rechter. Ik hoop dat dit kan en ik stimuleer de Commissie daar zeer toe. Voor ons is er nu juridische helderheid over die drie uur. Of het wenselijk is dat het drie uur blijft, vind ik een andere vraag. De directeur generaal van de Europese Commissie heeft ook gezegd dat het zo een beetje doorschiet. Of men met een ander voorstel komt, is op dit moment dus nog de vraag. Nu ligt in ieder geval de jurisprudentie er. Daarom gaat de inspectie gewoon op die drie uur zitten. Ik zal wederom met de geschillencommissie het gesprek aangaan. Dit zal ook bij de evaluatie van de geschillencommissie een rol gaan spelen. Het parlement is dan als laatste aan zet en moet de eindconclusie trekken. Hoe gaan wij hiermee verder? Wat vinden wij ervan? Ik kan formeel niet ingrijpen in de geschillencommissie. De woordvoerders kennen de regeling van de Stichting Geschillencommissies voor Consumentenzaken. Die zijn niet zonder reden buiten de politiek geplaatst. Wel zit de Consumentenbond mede aan het stuur. De onduidelijkheid zit dus in dat stuk uit de brief dat ik net citeerde. Daarom hebben wij die casussen gedefinieerd die tot uitspraak worden gebracht. Ik kan met de inspecteur-generaal bekijken of wij die openbaar kunnen maken. Wij controleren eerst of dat juridisch kan. Als het voor de uitspraak kan, doen wij het ervoor. Als het pas na de uitspraak mag, doen wij het daarna. Het hangt af van de juridische gevolgen. Wij zitten er dus heel puur in. Ik blijf hopen dat de regels zelf helderder worden. In de guidelines staan drie dingen in één lange zin. Dat blijft wel het probleem.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt eigenlijk dat er vraagtekens kunnen worden gezet bij de regels. Volgens mij zijn de regels toch heel helder. De rechter in Nederland, in Duitsland en het Europees Hof van Justitie hebben hier duidelijkheid over gegeven. Heb je langer dan drie uur vertraging, dan heb je recht op compensatie. Ik wil de minister verzoeken ervoor te zorgen dat die regels worden toegepast. De inspectie moet hard optreden en de geschillencommissie moet aan het werk gezet worden. Is de minister bereid om binnen zeven dagen met de Geschillencommissie Luchtvaart in gesprek te gaan om daar voortvarendheid te bewerkstelligen? En wil hij ons daarvan op de hoogte stellen?

Minister **Eurlings**: Over die drie uur bestaat voor mij geen onduidelijkheid. Dat is voor mij heel helder. Dat heb ik net ook al gezegd. Mijn inspectie hanteert die drie uur ook. Ik wil best kijken of ik redelijk snel het gesprek met de commissie kan aangaan. Ik wijs de heer Bashir er wel op dat wij met de Kamer hebben afgesproken dat wij dit najaar de geschillencommissie sowieso gaan evalueren. Het is dus ook niet zonder belang om dit daarin mee te nemen. De Kamer zal qua financiën uiteindelijk een belangrijke conclusie trekken. Ik zeg het nogmaals, opdat iedereen het hoort: de inspectie handhaaft op die drie uur.

Er zijn geen brieven achtergehouden en er was geen brief van de Eurocommissaris. Er zijn wel guidelines. Op andere vlakken is er dus wel onduidelijkheid. In de zin die ik net citeerde, kun je allerlei verschillende dingen lezen. Op het snijvlak heb je dus vragen. Daarover verschillen de sector en de inspectie soms van mening. Vijf of zes van die gevallen gaan wij aan de rechter voorleggen. Er komt dus vrij snel duidelijkheid. Dan weten mensen op de snijvlakken waar zij aan toe zijn. Als Europeaan blijf ik zeggen dat ik het veel beter gevonden had als die richtlijn gewoon duidelijk was en wij dit soort onduidelijke teksten niet over ons heen hadden gekregen. Dat blijft gewoon heel vervelend.

De guidelines voor de inspectie zou ik de Kamer toesturen. Ik ben er ook een paar weken uit geweest in het reces. Anders had de Kamer ze misschien eerder gehad. Zodra die guidelines bij de inspectie waren, is zij ermee gaan werken. Voor haar waren ze ook bedoeld. Ik heb ze de Kamer ter kennisname toegestuurd. Zien de woordvoerders de complexiteit die blijkt uit de zin die ik heb voorgelezen? Daarom gaat de inspectie naar de rechter omdat zij wil weten waar zij aan toe is.

Nog niet zo lang geleden is er een behoorlijk aantal klachten bij de inspectie binnengekomen over de aswolkafwikkeling. De verordening schrijft namelijk voor dat de passagiers zich eerst tot de luchtvaartmaatschappijen moeten wenden. Het is dus niet zo gek dat de inspectie er pas een slag daarna mee te maken krijgt. De inspectie gebruikt de guidelines van de Commissie vanzelfsprekend als leidraad bij haar optreden. Zoals ik heb verteld, heeft de inspectie een aantal casussen geselecteerd waarmee zij naar de rechter gaat. Ik zal bekijken wanneer het juridisch mogelijk is de Kamer over deze casussen te informeren.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ga graag akkoord met het voorstel dat de minister doet. Ik zou bijna willen zeggen: als wij er nog langer over praten, word ik misschien wantrouwig of er iets niet in de haak is. Ik ben blij met deze beantwoording. Laten wij het doen zoals de minister gezegd heeft en erover ophouden, anders blijven wij maar doorgaan en trekken wij misschien iets op wat er helemaal niet is.

Minister **Eurlings**: Daar ben ik het helemaal mee eens.

De **voorzitter**: Dan geef ik nu gelegenheid voor een korte tweede termijn. U krijgt een minuutje per persoon.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik heb verder geen vragen meer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik hoor stevige taal over de stedelijke mobiliteit. Onlangs hebben wij een verslag gehad van een verkeersveiligheidsaudit en Rijkswaterstaatswerken waarin het ging over Europese wegen waarvoor eisen zouden moeten komen. De minister geeft aan dat hij dat steunt. Wij krijgen dus nog wel discussie over de vraag waar de grens ligt. Dat hoeven wij nu niet uit te kauwen, want dat komt denk ik wel terug.

Wij verschillen niet van mening over de apk voor motoren. Ik denk dat wij daarover wel van mening verschillen met een deel van Europa. Ik zou dit dossier als prioritair willen bestempelen. Bovendien overweeg ik een gelekaartprocedure achter de hand te houden als dit gaat leiden tot wetgeving vanuit Europa. Ik denk dat Nederland een duidelijk signaal heeft gegeven dat wij deze kant niet op willen. Wat mij betreft kunnen wij alles uit de kast halen om dit te keren. Dit punt wilde ik nog even meegeven, niet omdat de minister en de Kamer van mening verschillen, maar vanwege de rol van Europa.

De **voorzitter**: Daar is wel een commissievoorstel voor nodig.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja. Ik denk dat het toch goed is om dit in een vroeg stadium al aan te geven. Wij weten niet of Europa hiermee gaat komen, maar er wordt wel mee bedreigd.

De **voorzitter**: Mag ik u een overweging geven? Zodra er een commissievoorstel is, kunt u de acties ondernemen waarvoor deze Kamer bevoegdheden heeft.

Mevrouw **Van Nieuwenhuizen** (VVD): Voorzitter. Nog heel kort een beetje zwavel en geluid. De minister geeft aan het niet zo zinvol te vinden de Finse minister te steunen omdat er in 2008 al een hoop gedoe is geweest. Ik zou hem toch willen meegeven dat er een bepaalde signaalwerking van uitgaat als hij het Finse voorstel wel steunt, ook al weet hij dat het het misschien niet gaat halen. De minister wil de uitkomsten van onderzoek afwachten. Ik trek nu even de parallel naar de binnenvaart. Als verladers een andere keuze maken, is het heel lastig om dat marktaandeel weer terug te krijgen. Je kunt het maar één keer verpesten. Laten wij daar vooral heel voorzichtig mee zijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Als ik hem met een vervoersmiddel zou moeten vergelijken, zou de sneltrein het beste passen bij zijn wijze van beantwoorden. Ik heb het antwoord gemist op mijn vraag over de brommers. Is de minister van plan de Nederlandse systeemaanpak, waarbij je ongelukken accepteert als mogelijkheid, maar het aantal slachtoffers zo klein mogelijk houdt, aan Europa mee te geven?

Ook heb ik het antwoord gemist op mijn vraag over het doodlopende stuk bij Emmerich.

Het ging net over de apk bij brommers. Ik heb even overleg gevoerd. Wij vinden de brommer geen grensoverschrijdend vervoermiddel. Daarom vinden wij dat Europa daar niet mee zou moeten komen. Misschien kan de minister aangeven of hij de brommer wel een grensoverschrijdend vervoermiddel vindt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ben blij met de woorden van de minister over de passagiersrechten. Ik ben blij dat hij met de geschillencommissie in gesprek wil gaan. Ik ben benieuwd hoe snel wij daarvan een verslag tegemoet kunnen zien.

Ik vind dat de inspectie niet optreedt. Als de rechter een uitspraak heeft gedaan, geldt die uitspraak. Ik vind dat er op dit moment desinformatie wordt verspreid door bijvoorbeeld KLM. Ik heb verwezen naar de folder en

de brief. Ik wil van de minister de toezegging dat de inspectie eindelijk gaat optreden.

Wat betreft de binnenvaart had ik de minister gevraagd ervoor te zorgen dat wij niet de andere kant op drijven door de havens te vermarkten. De minister heeft zijn bezorgdheid over Galileo duidelijk naar voren gebracht. Wanneer kunnen wij die bezorgdheid omzetten in actie? Wanneer is het genoeg geweest? Wanneer houden wij op geld in die bodemloze put te smijten?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik constateer dat ik net als de heer Sharpe voldoende vertrouwen in de minister heb om geen nadere vragen te stellen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het heeft uiteraard niets met vertrouwen te maken als je vragen stelt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het was een plaagstootje.

De **voorzitter**: Alles wat wij hier doen, heeft met vertrouwen te maken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het vertrouwen is wederzijds. De samenwerking was altijd goed. Ik moet oppassen dat ik op 36-jarige leeftijd niet al allerlei reflecties krijg over vroeger, maar het was goed, mevrouw Dijksma.

Over de stedelijke mobiliteit zal ik echt duidelijk zijn. Wij kunnen samenwerken in onderzoeken en op het gebied van schonere voertuigen en bronbeleid. Daarin moet Europa vooroplopen. Verder moet zij zich puur bezighouden met het uitwisselen van best practices. Dat mag de kostbare vergadertijd niet te veel belasten.

De apk mag er niet komen. Ik ben het met de voorzitter eens dat er pas sprake kan zijn van een gelekaartprocedure als er een voorstel van de Commissie ligt. Ik zal helder zijn: wij zien het gewoon niet zitten. Wij willen niet meer lasten. De heer De Rouwe heeft gelijk dat het nauwelijks iets oplevert qua veiligheid.

Dan kan ik meteen doorsteken naar de brommer. Die discussie is ook al eerder gevoerd. Het probleem met brommers zit 'm in het opvoeren. De brommer wordt schoon aangeleverd voor de apk en krijgt een pluim. De brommerrijder gaat naar huis, sleutelt er even aan en knalt weer door. Dat helpt dus niet het probleem op te lossen. Dat geeft alleen meer lasten. Ik verraad mijn enigszins regionale afkomst als ik zeg dat een brommer in mijn geval wel grensoverschrijdend was. In het geval van de heer Verhoeven was dat misschien niet zo.

Dan kom ik op het tegengaan van de modal shift. Het bereiken van de overeenkomst in 2008 was heel moeilijk en voor Nederland ook heel gevaarlijk. Wij hebben daar met de toenmalige Commissaris de degens veel over gekruist. Men wilde allerlei zaken naar Europa toe trekken. Dat was voor ons als belangrijke zeevaartnatie helemaal niet gunstig. We willen die doos van Pandora nu niet openen. Wij hebben daar meer bij te verliezen dan te winnen. Ik ben het wel met mevrouw Van Nieuwenhuizen eens dat die vraag op tafel komt als wij komend jaar niet voldoende comfort vinden in het onderzoek om die omgekeerde modal shift te voorkomen. Het is dus wel een stok achter de deur. Ik wil nu echter niet zeggen dat wij het onderzoek die ruimte niet geven en die doos van Pandora opentrekken. Ik zou dat jammer vinden. Europa heeft ook als uitgangspunt die omgekeerde modal shift te voorkomen. Daarover is nu een communis opinio. Samen met de sector zijn wij er als de kippen bij om in de gaten te houden of hieraan voldoende tegemoet wordt gekomen. Ik heb mevrouw Van Nieuwenhuizen goed verstaan en zal aan haar terugkoppelen wat onze vooruitzichten zijn. Komend jaar moet dat

onderzoek zijn afgerond. Als er tussentijds wat te melden is, zal ik of mijn opvolger dat doen. Ik kan dat lekker toezeggen. Wat een luxepositie. Dan kom ik op Emmerich. Tot voor kort hadden wij het idee dat Duitsland vol op streek was met het aanhechten van de Betuweroute. Ik ga hier de Duitse minister op aanspreken. Ik zal in de terugkoppeling over de informele raad de Kamer hier nader over berichten. Men werkt er hard aan in Duitsland, maar er is wat ophef ontstaan over het jaar 2017. De budgetten liggen er gewoon. Er zijn hooguit vragen over de uitwerking. Als er problemen zijn, wil ik dat wel weten. Ik ga daar vooralsnog niet van uit, maar ik zal het bij mijn Duitse collega Peter Ramsauer navragen. Galileo is een heel duur project. Als het goed gaat hebben wij wel een asset erbij. Ik hoor in andere debatten wel geluiden dat wij niet altijd afhankelijk moeten zijn van Amerika. Bij gps kan het uiteindelijk zo zijn dat Amerika de knop aan of uit zet. Wat betreft de kilometerprijs – nu even niet, misschien toch weer wel – kan die techniek ook gebruikt worden. De gps-techniek is een gigantische markt. China en Rusland ontwikkelen ook een eigen systeem. Zij zouden dat niet doen als zij daar geen grote strategische en commerciële belangen in zien. Dat wil echter niet zeggen dat wij in Europa de financiële teugels maar moeten laten vieren. Wij hebben die ellende eerder gehad. Het zou naar de markt gaan, maar dat ging niet. Toen is men publiek moeten gaan bouwen. Hoe zit het met die kostenbeheersing? Ik vind het bedrijfsleven altijd iets aantrekkelijker als kostenbeheerser. Ik zie in het publiek Lars Poppes, directeur Communicatie, bedenkelijk knikken bij mijn woorden. Lars, ik heb je beter meege maakt. Wij zullen het zien. Europa heeft de kans het te bewijzen. Als men nu weer uit de kosten loopt, hebben wij wel een probleem. Ik zit er bovenop. Ik ga eisen dat die financiële gegevens er snel zijn, want ik maak me zorgen. Ik hoor al lang geen concrete cijfers en dan wordt ik onrustig. De heer Bashir refereerde aan een concrete zaak die hij ongeveer tien dagen geleden bij de inspectie heeft aangekaart. Die zaak is de inspecteur-generaal, noch mij persoonlijk bekend. Als u die zaak nog even kunt doorspelen, zullen wij zorgen dat u zo snel mogelijk reactie krijgt. Dat is bij dezen toegezegd.

Het gesprek met de geschillencommissie zal in de komende tijd plaatsvinden. Deze week ben ik veel weg, maar ik zal bekijken wanneer het op korte termijn kan plaatsvinden. Wij kunnen de Kamer daarover berichten. Het zal voor mij of mijn opvolger ook onderdeel moeten zijn van de evaluatie van de geschillencommissie aan sich. Daar komt uw vaste commissie over te spreken in de komende maanden, want dit najaar moet die evaluatie plaatsvinden.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik mag de minister namens de commissie alvast een fijne verjaardag toewensen op de tweede dag van de Transportraad in Antwerpen. Ik zal de toezeggingen opnoemen.

- De minister bericht de Kamer schriftelijk over de mogelijkheid om de vijf à zes testcases die aan de rechter worden voorgelegd op het gebied van passagiersrechten openbaar te maken.
- De minister spreekt met zijn Duitse collega over het derde spoor bij Zevenaar en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.
- De minister overlegt met de Geschillencommissie Luchtvaart over het afhandelen van klachten van passagiers en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.
- De minister reageert zo snel mogelijk op de concrete zaak van het lid Bashir bij de IVW.