

Vergaderjaar 2012–2013

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 403**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 16 januari 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 12 december 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 december 2012 met geannoteerde agenda Transportraad 20 december 2012 (21 501-33, nr. 395);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 oktober 2012 met verslag Transportraad 29 oktober 2012 (21 501-33, nr. 392);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 december 2012 inzake Laatste ontwikkelingen EU-dossiers in aanloop naar Transportraad 20 december 2012 (21 501-33, nr. 396);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 12 oktober 2012 inzake Fiche: Mededeling tenuitvoerlegging van de Europese elektronische tolheffingsdienst (EETS) (22 112, nr. 1488);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 12 oktober 2012 met Fiche inzake Mededeling onderzoek en innovatie voor toekomstige mobiliteit in Europa (22 112, nr. 1494);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 2 november 2012 met Fiche: Mededeling extern EU luchtvaart-beleid (22 112, nr. 1504).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Paulus Jansen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

**Voorzitter: Kuiken**  
**Griffier: Vermeer**

Aanwezig zijn drie leden der Kamer, te weten: Elias, Kuiken, Van Veldhoven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Goedemiddag allemaal. Ik heet iedereen hartelijk welkom bij dit algemeen overleg. De staatssecretaris is helaas verhinderd, maar de minister is prima in staat om namens haar te antwoorden. Bovendien spreekt het kabinet altijd met één mond.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Hedenmiddag bespreken wij drie zaken: enkele voorstellen en vergezichten van de Europese Commissie, de agenda van de Transportraad van volgende week donderdag en de voor Nederland behaalde resultaten op de Transportraad van 29 oktober jongstleden.

Ik begin maar met het laatste. Er vond in Luxemburg onder andere een oriënterend debat plaats over het voornemen van de Commissie om een EU-brede technische keuring voor motorvoertuigen, een Europese apk, te introduceren. Dat is een bijzonder onwenselijk voorstel, want het lijkt zowel in strijd met het subsidiariteitsbeginsel zoals dat tussen de EU en de lidstaten wordt gehanteerd – althans, dat zegt men – als een garantie voor forse extra administratieve lasten voor Nederland. Dit allemaal terwijl het weinig toevoegt aan het reeds goedwerkende Nederlandse apk-systeem. Niet voor niets kwam de Kamer in oktober al tot een negatieve subsidiariteitstoets voor het voorstel, nadat eerder de Franse Sénat hetzelfde had gedaan. We waren erg blij te lezen dat de minister de technische keuring tijdens haar interventie te vuur en te zwaard bestreden heeft. Zij spreekt van voor Nederland gunstige ontwikkelingen bij de reactie van andere lidstaten. Graag verneem ik wat de concrete stappen zullen zijn met betrekking tot het voorstel, helemaal nu bij de komende Transportraad het oriënterende debat van oktober moet uitmonden in een algemene oriëntatie. Ik vrees dat dit ambtenarenlingo is voor «een stap vooruit». Ziet de minister mogelijkheden om met een aantal landen samen de Commissie te bewegen het voorstel in te trekken dan wel zeer vergaand af te zwakken? Graag maak ik van de gelegenheid gebruik om het de minister nog eens op het liberale hart te drukken om bij voorstellen afkomstig van de Europese Commissie in het algemeen zeer zorgvuldig naar de proportionaliteit en subsidiariteit te kijken. Is het werkelijk noodzakelijk om Europese regelgeving op te tuigen om een probleem aan te pakken? Of kunnen we het in Nederland en als Nederland ook prima zelf? Te vaak wordt de Kamer geconfronteerd met voorstellen die deze toets der kritiek wat ons betreft niet kunnen doorstaan. Ik tref de aandacht hiervoor overigens steeds vaker en beter aan in de bijdrage van de minister, waarvoor hulde. Nu is het zaak dat deze denkwijze eveneens bij de Commissie postvat.

Bij de komende Transportraad komt naar verwachting het voornemen van de Commissie aan de orde om het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart, het ETS, met een jaar uit te stellen. Dat voornemen kan op warme instemming van de VVD-fractie rekenen. Wij zijn niet tegen een systeem om CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren, maar vragen in het bijzonder aandacht voor het feit dat de Europese luchtvaartsector hierdoor onredelijke concurrentienadelen kan oplopen in een tijd dat de winsten toch al niet tegen de plinten omhoog klotsen. De Commissie lijkt zich overigens constructief op te stellen in afwachting van een mogelijke mondiale oplossing voor dit probleem. Hoe ziet de minister, bij ontsten-

tenis van de staatssecretaris, de mogelijkheden om tot een mondiale aanpak te komen?

Graag wil ik het voornemen van de Europese Commissie om te komen tot een Europese elektronische tolheffingsdienst onderstrepen. Hoe stelt de regering zich wat dit betreft op?

Met betrekking tot de door het European Air Safety Agency (EASA) gepubliceerde opinie over werk- en rusttijden die op dit moment als voorstel voor geharmoniseerde regelgeving voorligt bij de Europese Commissie, hebben wij nog enkele vragen. De collega's Kuiken en De Rouwe hebben het al eerder aan de orde gesteld, namelijk tijdens het AO Transportraad van 24 oktober. Er is een brief binnengekomen op 10 december. We zien echter dat de toezeggingen niet zijn nagekomen en dat het ministerie lijnrecht tegenover de sector, in dit geval de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers (VNV), lijkt te staan. De staatssecretaris had toegezegd met de VNV in overleg te treden, maar heeft dat volgens die organisatie tot op heden niet gedaan. De staatssecretaris meldt in haar brief van 10 december dat het voorstel over de rust- en vliegtijden voldoet. De sector staat hier echter lijnrecht tegenover en zegt dat het geen goede regelgeving is en dat die leidt tot gevaarlijke situaties. Ik ben niet per definitie geneigd de sector te volgen als die iets roept, maar hier is wel sprake van een opvallend verschil van opvatting. Waarom is er nog geen overleg geweest, zoals toegezegd? Is er wel overleg geweest tussen de minister van Sociale Zaken en de staatssecretaris, zoals door de minister van Sociale Zaken was toegezegd tijdens het AO Arbeidsomstandigheden van 28 november? Wat is daar dan uitgekomen? En zo nee, waarom heeft dat overleg niet plaatsgevonden? Kan de minister uitleggen hoe zij kijkt naar het probleem dat het ministerie en de sector lijnrecht tegenover elkaar lijken te staan? Wat gaat er gebeuren om dit verschil van mening op te lossen?

Afgelopen dinsdag werd bekend dat de Europese Commissaris van Transport, de heer Kallas, juridische stappen overweegt tegen lidstaten die het voornemen tot het vormen van één Europees luchtruim frustreren. De VVD deelt de mening van het kabinet dat de Commissie soms wat al te vaak roept dat een Europese aanpak grote voordelen biedt, zonder dat dit daadwerkelijk altijd steun vindt in de feiten. Maar op dit dossier, dat toch al een jaar of 30 van vergadertafel naar vergadertafel wordt geschoven, lijken efficiëntieverhoging en kostenverlaging daadwerkelijk hand in hand te gaan. Twee weken geleden liet de staatssecretaris in antwoord op vragen van collega Hachchi weten dat zij prioriteit wil geven aan één Europees luchtruim. Wie of wat veroorzaakt de huidige vertraging? Ligt Nederland in tegenstelling tot sommige andere landen wel goed op schema met het realiseren van één Europees luchtruim? Of kunnen wij erdaags ook een dagvaarding verwachten?

Anderhalve week geleden lasen wij in NRC Handelsblad dat schadelijke stoffen in de luchtverversing van vliegtuigen mogelijk gezondheidsklachten voor vliegpersoneel en dus veiligheidsrisico's met zich zouden meebrengen. Dit probleem is al enige jaren bekend, maar het kabinet koos er op grond van Brits onderzoek tot nu toe voor zich terughoudend op te stellen. Inmiddels klinken er steeds meer kritische geluiden over de wetenschappelijke conclusies die in het rapport waarop het kabinet zich baseert, worden getrokken. Is de minister van mening dat het onderzoek waarop het kabinet zich baseert voldoende betrouwbaar is? Of sluit zij zich aan bij haar Duitse collega Ramsauer die zegt dat extra onderzoek geboden zou zijn?

**De voorzitter:** Ik heb een korte procedurele opmerking. Namens de commissie is reeds een brief gevraagd over dit onderwerp op verzoek van D66 en de PvdA. De minister mag natuurlijk best antwoorden op uw vragen, maar dat laat onverlet dat we al om een brief in brede zin hebben

gevraagd. Er is afgesproken om die volgende week in het AO Luchtvaart te bespreken.

De heer **Elias** (VVD): De problematiek loopt al zo lang, die ene week kan er ook nog wel bij. Als het maar ergens reëel wordt geadresseerd.

De **voorzitter**: Zo heb ik het opgevat. Die brief moet er in ieder geval voor 19 december zijn zodat we dit onderwerp in het AO Luchtvaart kunnen bespreken. Akkoord?

De heer **Elias** (VVD): Dank u.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik begin met het externe luchtvaartbeleid. Ik spreek hier namens mijn collega Hachchi over, want zij is woordvoerder op dit dossier. De Europese Commissie stelt voor dat zij een mandaat krijgt om te onderhandelen met derde landen over luchtvaartverdragen. Dit om voldoende tegenwicht te kunnen bieden aan grote landen. Zo krijgen we de beste deals met die landen en kan de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector worden versterkt tegenover, bijvoorbeeld, maatschappijen uit de Golfregio. D66 ziet kansen in die luchtvaartverdragen, juist voor een klein land als Nederland met een kleine thuismarkt. Kan de minister dit bevestigen? Het kabinet gaat mee in de argumentatie, maar wil enkel een mandaat per onderhandeling geven. Het wil het dus elke keer opnieuw in de Raad voorleggen, met een unanieme stemming. Haalt dat nu juist niet de essentie van dit voorstel onderuit? Het gevaar schuilt er namelijk in dat er altijd wel een land is onder die Europese lidstaten dat juist al een goede deal heeft met een ander land waar zijn lokale luchtvaartmaatschappij beter van wordt. Of het nu gaat om overvliegrechten over Siberië of over landingsrechten in China, als elke keer de mogelijkheid bestaat dat een lidstaat weigert omdat dat land niets te winnen heeft, terwijl per saldo iedereen erop vooruit had kunnen gaan, missen we volgens mij juist de kern van dit voorstel. Als je kijkt naar de exclusieve competentie die de Europese Commissie heeft inzake de externe betrekkingen rond de handel in goederen, zou je kunnen zeggen dat dit eigenlijk een soort internationale handel in diensten is. Bij de exclusieve competentie van de Commissie voor de externe handel wordt zij bijgestaan door Comité 133 waarin de lidstaten de mogelijkheid hebben om hun belangen goed kenbaar te maken als het gaat om lopende internationale handelingen. Overweegt de minister om via zo'n soort constructie ervoor te zorgen dat de lidstaten natuurlijk hun belangen kunnen inbrengen zonder dat dat tot blokkades kan leiden op elk van die individuele mandaten? Per saldo is mijn fractie bang dat we er eigenlijk helemaal niets mee opschieten en we de kans laten lopen om als Europa sterker te staan tegenover andere grote blokken. En dat is nu juist iets waarin dit voorstel probeert te voorzien. Dan kom ik op de apk-plicht. Op dit moment zijn Nederlandse keuringen niet in andere landen geldig en hebben we ook niets te zeggen over de gebrekkige kwaliteit van voertuigen uit andere landen. Dat is dus een voordeel van dit voorstel. Ik begrijp echter ook de twijfel die er bestaat over een aantal aspecten van die apk-plicht. Kan de minister ons bijpraten over de stand van zaken en het krachtenveld beschrijven? Kan zij ingaan op de vraag waarom we enkel gaan voor een eerste stap in wederzijdse erkenning en digitale informatie-uitwisseling? Zouden we niet over moeten gaan tot volledige wederzijdse erkenning en informatie-uitwisseling?

Ik heb twee opmerkingen over de strategie voor alternatieve brandstoffen voor het vervoer. We hebben volgende week een AO met de staatssecretaris over biobrandstoffen. Ik kan me voorstellen dat de minister niet een heel concrete positie inneemt in de Transportraad voordat zij daarover met de Kamer van gedachten heeft gewisseld. En als zij dat wel van plan

is, hoor ik dat graag, juist omdat we volgende week die discussie hebben. Bovendien is het een discussie met vele haken en ogen die veel te maken heeft met milieu, klimaat en allerlei andere zaken.

Kan de regering verder aangeven wat de stand van zaken is rond het voorstel van Eurocommissaris Hedegaard over de weging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor teerzandolie? Dat dossier is al een aantal keren aan de orde geweest. Daar loopt al lang discussie over. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken.

Ten slotte kom ik op de Connecting Europe Facility (CEF). Ik las in de aangevulde geannoteerde agenda dat dit onderwerp weer van de agenda is gehaald. Dat biedt wellicht de mogelijkheid om daar de Kamer voor de volgende Transportraad nader over te informeren, net als over de inzet van Nederland op dit onderwerp.

### **Voorzitter: Elias**

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik wil zo veel mogelijk aansluiten bij wat er al is ingebracht door de collega's. Over de apk hebben wij de vorige keer al commissiebreed gezegd dat we die aanscherping niet noodzakelijk achten. Tegelijkertijd gaat er nu wel wat gebeuren. Ik wil dus graag van de minister weten wat er nu op ons afkomt en hoe zij haar verzet verder vorm gaat geven.

Wat zijn de plannen voor het vierde spoorpakket en wanneer worden die geïmplementeerd? De PvdA vindt dat we zelf moeten beslissen hoe we omgaan met aanbesteding van het personenvervoer. Hoe denken andere lidstaten over dit punt?

Dan kom ik op het externe luchtvaartbeleid van de Europese Unie. We kunnen ons in principe vinden in de lijn die gekozen wordt. Het kabinet geeft aan dat er vanwege de Nederlandse belangen soms gekozen moet kunnen worden voor een bilaterale aanpak. Ik wil wel graag weten aan wat voor gevallen we dan moeten denken. Aan welke uitbreiding van haar mandaat denkt de Commissie in dit geval?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hoe kijkt mevrouw Kuiken aan tegen het gevaar dat ik heb geschetst? Als je voor elk mandaat een unanieme beslissing van 27 lidstaten nodig hebt, dan zal de ene keer Malta, de volgende keer Portugal en de derde keer Nederland, vervolgens Frankrijk en ten slotte Duitsland of een van de andere landen vanuit welbegrepen eigenbelang het belang van de andere lidstaten schaden. Gooien we daarmee niet de essentie van dit voorstel weg, namelijk om als Europa sterker te staan in de onderhandelingen en betere deals binnen te halen voor Europa?

De **voorzitter**: Wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag is: wat is de reactie van de PvdA hierop? Hoe schat zij dat risico in?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Volgens mij gaat het over een meerderheid, dus niet over een vetositatie. Welk gevaar schuilt daarin? Daarom vraag ik juist aan de minister wat dit betekent en in welke gevallen het om een bilaterale aanpak gaat. Met mevrouw Van Veldhoven stellen wij die vraag aan de minister.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Maar u vindt dus ook dat unanimiteit op elk mandaat ongewenst zou zijn?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat zit nu niet in het voorstel, dus dat lijkt me ook niet logisch. Laten we de vraag samen stellen en afwachten wat de

reactie van de minister is. Ik kon me in dat opzicht wel vinden in de gekozen lijn, maar ik vraag ook om een verduidelijking. Het ETS is vanochtend al aan de orde gekomen in het AO Milieuraad. Ons standpunt is helder. Het loopt nu zoals het loopt. We moeten de dingen niet onnodig op de proef stellen met allerlei ingewikkelde gevolgen waarop we niet zitten te wachten. Van uitstel moet echter geen afstel komen. We doen dit juist om tot een oplossing te komen, lijkt mij. Graag krijg ik hiervan een bevestiging van de minister. De TEN-T-agenda staat onder druk, althans dat lezen we in de media. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister.

De **voorzitter**: Als wij afkortingen gebruiken, vraag ik altijd om één keer uit te leggen waar het over gaat. Er zijn namelijk ook mensen die meekijken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat staat voor Trans-European Transport Network. Het gaat om de transportverbindingen die onder druk dreigen te komen staan. Als voorbeeld wordt het kanaal Seine-Noord-Europa in Frankrijk genoemd waarvoor een sluis bij Terneuzen noodzakelijk is. Staat dit inderdaad onder druk? Welke risico's lopen we? Hoe zorgen we ervoor dat er voortgang in dit soort projecten blijft zitten? Is er inderdaad een probleem? Zo ja, wat gaan we daaraan doen? Als laatste wil ik ingaan op de rust- en vliegtijden. De heer Elias heeft daar heel terechte vragen over gesteld. Onder andere ikzelf heb gevraagd om juist met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers in gesprek te gaan. Ik vind het buitengewoon teleurstellend dat dit tot op heden niet is gebeurd. Je kunt uiteindelijk beslissen dat het wordt zoals het wordt en dat wij nog een politieke afweging kunnen maken, maar als je überhaupt nog niet met elkaar in gesprek bent geweest, kun je ook niet zien waar precies de knelpunten of overeenkomsten zitten. Ik zou graag nogmaals een toezegging op dit punt willen met een slotdatum waarop dat overleg uiterlijk heeft plaatsgevonden. Zo niet, dan moeten we het bijna afdwingen, maar dat zou niet nodig moeten zijn.

#### **Voorzitter: Kuiken**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Laat ik beginnen met de apk. Ik heb inderdaad een zeer kritisch betoog gehouden in de vorige Transportraad omdat ik vond dat het voorstel dat er lag veel te veel de nationale bevoegdheden overnam en dat het niet aan de Europese Commissie was om ons te dwingen tot het veel vaker afnemen van de apk, en dat op veel meer voertuigen dan wij op dit moment doen. De redenen van de Commissie lagen vooral in het veiligheidsaspect. Wij betwijfelden of deze nieuwe regels zouden leiden tot een veiliger situatie of dat het vooral veel administratieve rompslomp zou gaan inhouden. Er waren meer lidstaten die dit kritische geluid volgden. Ik heb actief contact gehad met een aantal collega's, zowel vooraf als tijdens de Raad, om daar nog eens op te wijzen. Het resultaat is dat de onderhandelingen die we daarna moesten voeren een heel goede kant op gaan. Ik verwacht dat de Europese Commissie voor ongeveer 99% aan onze wensen tegemoet zal komen. Zij is van het idee van een verordening af en neigt nu meer naar een richtlijn. Alle extra voertuigklassen die waren opgevoerd, lijken nu van de agenda te verdwijnen. Uiteindelijk zullen we volgende week donderdag op de Transportraad moeten zien wat er definitief uitkomt, maar deze kant gaat het nu in ieder geval op. Al onze wensen zijn eigenlijk ingewilligd, op één klasse na.

Die klasse betreft tractoren die voor economische activiteiten grote afstanden over de weg afleggen, maar ook daarbij wordt gedacht over nationale uitzonderingsregels die kunnen worden gesteld voor de afstanden. Daardoor hoeven tractoren met kleine ritjes niet met deze



problematiek te worden opgezaaid. Ik ben hierover heel tevreden. Ik vind het goed dat de Europese Commissie heeft geluisterd naar diverse lidstaten, die hebben gezegd dat het goed is dat er een richtlijn is en dat het belangrijk is om een level playing field te hebben. In de richtlijn staan ook verschillende punten die juist positief voor ons uitwerken. Ik noem de apk die nu ook bijvoorbeeld mogelijk is in Spanje en in andere landen. Daardoor kunnen mensen die lange tijd in het buitenland verblijven ook daar hun auto laten keuren.

De negatieve elementen hebben wij zo goed als van tafel gekregen. Wat mij betreft kunnen wij dan ook in de volgende Transportraad akkoord gaan als het pakket er zo ligt. Natuurlijk moet het Europees Parlement zich er dan nog over uitspreken. Het blijft altijd spannend wat daar precies uit zal komen. Ik denk dat wij bij de algemene oriëntatie ons voorbehoud dan ook zodanig moeten maken dat het geldt voor vreemde dingen die er door het Europees Parlement eventueel in kunnen worden gefietst. Aan de andere kant zou het Europees Parlement misschien zelfs behulpzaam kunnen zijn bij de laatste 1% aan negatieve punten.

Dus in dit geval denk ik dat de lobby vanuit de Kamer, die toch een positief signaal heeft afgegeven door het subsidiariteitsbeginsel aan de orde te stellen, goed heeft gewerkt. Dat signaal is ook vanuit meerdere andere parlementen gekomen, zij het helaas niet vanuit genoeg parlementen om ook echt een duidelijk statement te kunnen maken. In combinatie met de bijdrage die wij hebben geleverd in de Transportraad heeft dit geresulteerd in een zeer verre gaande verandering van het voorliggende voorstel.

Het ETS is inderdaad ook vanmorgen aan de orde geweest in het AO Milieuraad en zal ook volgende week in de Milieuraad aan de orde zijn. Alle partijen zitten min of meer op dezelfde lijn. Wij zijn natuurlijk voornemens om uiteindelijk de CO<sub>2</sub>-uitstoot te temperen. De vraag daarbij, die hier ook steeds aan de orde was, is of je dat regionaal moet doen, dat wil zeggen op Europees niveau, of op mondiaal niveau. Naar aanleiding van de laatste ICAO-bijeenkomst van november is besproken dat er in de assemblee van 2013 duidelijkheid zal zijn over het mondiale systeem dat er moet komen, over het tijdpad om daartoe te komen en over het raamwerk tot die tijd voor eventuele regionale besluiten. Dat betekent dat er nu inderdaad sprake is van uitstel. Eerst wordt gekeken naar de mogelijkheid van een mondiaal systeem met een tijdpad. Als drukmiddel zou in het raamwerk wel een regionaal ETS mogelijk kunnen zijn. Daarover moeten de verschillende partijen het dan natuurlijk ook wel eens zijn, zodat ze niet meer worden overgeleverd aan eindeloze onderhandelingen. Ik vind het een goede constructie die hier gekozen is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wanneer vindt die assemblee plaats? Is dat begin of eind 2013?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: In september 2013. Het klopt dat de toezegging over de rust- en vliegtijden niet is nagekomen. Ik excuseer mij daarvoor. De vorige afspraak was gemaakt met de voorgaande staatssecretaris in diens laatste week. De nieuwe staatssecretaris is net aangetreden en heeft inderdaad nog geen overleg gevoerd maar zal dat wel zo spoedig mogelijk doen. Er wordt gezegd dat partijen lijnrecht tegenover elkaar staan. Ik weet niet of dat zo is. Onze bevinding is dat hierin een aantal goede elementen zit maar ook een aantal elementen die niet goed uitwerken. Dit verkeert nog helemaal in de beginfase. Het is belangrijk dat de staatssecretaris inderdaad zo snel mogelijk met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers in gesprek gaat om te horen waar de zorgen zitten, zodat we ons zo goed mogelijk kunnen voorbereiden op het moment dat de debatten daadwerkelijk gaan plaatsvinden. Dus er is nog voldoende mogelijkheid tot overleg. Het gaat hier om een voorstel van het EASA. Later komt pas besluitvorming over de regel-

geving. In februari gaat het EASA ook nog een workshop organiseren over de meest heikele punten. Het overleg zal dan in ieder geval voor die tijd moeten hebben plaatsgevonden, zodat de staatssecretaris en de mensen die dat namens haar doen het zo goed mogelijk kunnen voeren. Er is ook nog geen overleg geweest met de staatssecretaris van SZW, maar wel op ambtelijk niveau. In het kader van de afstemming van het Nederlandse standpunt over het voorstel voor regulering zal ook contact plaatsvinden op het niveau van de bewindslieden. We hebben dus nog even de tijd.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb er alle begrip voor dat dit in de laatste week van de oude staatssecretaris was en dat de nieuwe staatssecretaris zich moet inwerken. Prima dat er overleg komt. Op welke wijze en wanneer worden wij daarover geïnformeerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de Transportraad van maart zal de besluitvorming natuurlijk pas op de agenda staan. Mijn voorstel zou zijn dat wij voor de Transportraad van maart ook aangeven wat er uit de gesprekken en uit de EASA-workshop is gekomen en wat ons standpunt zal zijn op het moment dat wij er ook voor het eerst over gaan spreken in de Raad.

De heer **Elias** (VVD): Kan daarbij dan worden vermeld waar de eventuele verschilpunten met de verkeersvliegers nog zitten? Hun vereniging wordt door mijn fractie niet automatisch gevolgd, maar ik wil wel weten waar de pijn zit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Onze voorbereiding ziet er meestal anders uit, maar wij zullen ons standpunt zo opnemen dat ook het krachtenveld inzichtelijk wordt.

De VVD is voorstander van één Europees luchtruim. De heer Elias heeft gevraagd wie eigenlijk de vertraging veroorzaakt waardoor Eurocommissaris Kallas wil gaan straffen en of Nederland nu eigenlijk op schema ligt. De heer Kallas heeft bedreigd met een infractieprocedure tegen de partijen die de deadline van 4 december hebben gemist. Ik begrijp dat Nederland zich ook heel hard blijft maken voor de implementatie van FABEC en dat het eigenlijk vooral gaat om de politieke wil tot verandering, niet zozeer om de invoering van nieuwe regels. Wij zitten daarbij wel op schema en zijn er ook goed mee aan de slag. Ik weet niet precies welke landen de deadline niet hebben gehaald, maar Noordwest-Europa ligt op schema en de rest dus niet. Ik denk dat het goed is dat de heer Kallas daar ook streng achteraan zit.

Over luchtverversing in de luchtvaart komt inderdaad een brief, die op 19 december in het algemeen overleg Luchtvaart aan de orde zal komen. De Europese Commissie wil het luchtvaartbeleid nogmaals tegen het licht houden, omdat veel luchtvaartmaatschappijen het heel moeilijk hebben in de concurrentieslag, met allerlei nieuwkomers op de markt maar ook in relatie tot de Aziatische markt, die heel snel groeit. De essentie is dat men toch meer gezamenlijk Europees beleid wil zodat we sterker kunnen zijn en ook kunnen zorgen voor een mondiaal level playing field. Daar zijn wij voorstander van. Wij vinden dat zo'n multilaterale aanpak op een aantal dossiers heel goed kan gaan werken.

We hebben aangegeven dat wij geen mandaat willen geven aan de Europese Commissie om alle bilaterale onderhandelingen van ons over te nemen. Daarnaar hebben mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Kuiken gevraagd. De reden is dat het bilaterale stelsel voor Nederland in het verleden juist zo veel voordelen heeft opgeleverd. Nederland was natuurlijk snel, onder andere met de Single European Sky. Wij hebben heel veel goede verdragen kunnen sluiten in die tijd. We zouden het moeilijk vinden om de Europese Commissie een mandaat te geven voor



alle landen in één keer zonder te weten wat er precies uit die onderhandelingen moet komen en hoe je daar dan als land uit zou komen. Ik denk dat Nederland en de KLM groot voordeel hebben bij een aanpak op maat, toegesneden op de wensen en de mogelijkheden van Nederlandse carriers.

Betekent dit dan dat wij of een ander land dit in ons eentje kunnen tegenhouden? Dat kan niet, want het gaat om een gekwalificeerde meerderheid. Het is dus uiteindelijk van belang dat je ook andere landen kunt meekrijgen. Maar het is wel heel prettig dat je, als je een mandaat verleent aan de Commissie, dat per keer en per land zou kunnen doen, zodat je kunt meekijken wat de betekenis en de gevolgen daarvan zijn, in plaats van het uit handen te geven. Je geeft iets pas uit handen als je denkt dat het goed is voor je eigen land en voor een grotere groep van landen. Dat is de reden waarom wij dit op deze manier doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik snap waar de minister vandaan komt. Zou haar bezwaar alleen te ondervangen zijn door per keer een mandaat te verlenen? Of zou je ook een soort generieke afspraak kunnen maken dat, daar waar al bestaande bilaterale verdragen tussen lidstaten bestaan die aantoonbaar gunstiger zijn, lidstaten dan de kans krijgen om om niet mee te doen aan het Europese verdrag en vast te houden aan hun bilaterale verdrag? Als je dat als een soort generieke opt-out zou instellen, is het dan nog steeds nodig om dit per mandaat te bekijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In mijn optiek zou je dan misschien juist meer vastzetten dan wanneer je per keer een mandaat geeft voor de onderhandeling aan de Europese Commissie, omdat je dan eigenlijk zegt: wat wij hebben houden we allemaal zo, terwijl wij misschien best van mening zijn dat wij wat we hebben kunnen veranderen. We willen natuurlijk wel zelf weten of dat ook een verandering ten goede zal zijn. Op een aantal specifieke dossiers, bijvoorbeeld Turkije of India, is het prima om dat onder voorzitterschap van de Europese Commissie te doen, maar van een heleboel andere dingen willen wij toch eerst weten wat de nieuwe onderhandelingsinzet is die de Commissie zou kiezen en of wij dat als land ook een vooruitgang vinden ten opzichte van wat wij hebben. Zeggen: alles wat ik heb, laat ik eruit en daarna bent u volledig vrij, biedt minder vrijheid dan in de variant die wij voorstellen. Wij hebben er met succes voor gestreden om de mogelijkheid van bilaterale luchtvaartonderhandelingen ook open te houden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is niet wat ik bedoelde. Mijn punt is dat je met een opt-out voor elk van de onderhandelingen die plaatsvinden altijd de kans hebt om te beoordelen of datgene wat de Commissie heeft uitonderhandeld namens Europa beter of slechter is dan wat je in een bilateraal verdrag hebt vastliggen. Als je van tevoren tegen de Commissie zegt dat wij per mandaat de mogelijkheid van bilaterale onderhandelingen openhouden, bied je dus ook andere landen de mogelijkheid om Europa uit elkaar te spelen. Dan hoeven zij met een gekwalificeerde meerderheid net iets meer te bieden en hoeven zij niet het hele Europese continent goed te bedienen. Die mogelijkheid laat je nadrukkelijk open als je op dit dossier de bilaterale onderhandelingen wilt openlaten. Als je met een opt-out gaat werken, bekijk je aan de hand van het resultaat achteraf voor de landen die al wat hebben of het gunstiger is of niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dan zou je dus eigenlijk de Europese Commissie uitsturen op een onderhandeling en als zij terugkomt zeggen: wij vinden dat toch eigenlijk niet zo'n gunstige uitkomst, dat doen we niet. Dan zou de Europese Commissie vrij snel klaar zijn met onderhandelen. Je hebt een mandaat of je hebt dat niet. Ik begrijp uw poging om het systeem te vergemakkelijken, maar ik denk dat

vooraf toestemming geven voor het overnemen van het mandaat van het land zelf een betere variant is dan achteraf te zeggen dat we het toch niet zo hadden gewild, ook omdat je dan misschien een bredere onderhandeling hebt waarbij het ene land wel wil en het andere land niet. Dat brengt ons allemaal in heel lastige situaties. Dus uiteindelijk hebben wij gezegd dat wij sterk voor een multilaterale aanpak zijn. Wij willen ook graag een nieuw luchtvaartbeleid, maar voor die bilaterale aanpak willen wij toch gewoon hier kunnen zeggen of wij de Europese Commissie het mandaat geven om te onderhandelen of niet.

De alternatieve brandstoffen zijn van de agenda gehaald van de Transportraad, dus hoef ik ook geen opmerkingen te maken voordat de staatssecretaris daar ook nog iets over zou zeggen. Volgens mij valt teerzandolie daar dan ook onder.

Over het vierde spoorpakket heeft mevrouw Kuiken gevraagd hoe andere landen staan tegenover een vrije aanbesteding. Wij hebben gezegd dat Nederland geen voorstander is van Europese regels die leiden tot een verdergaande liberalisering van de binnenlandse markt dan nu het geval is. We hebben ook expliciet voor het hoofdrailnet aan de Europese Commissie gevraagd om dat voorlopig nog onderhands te mogen aanbesteden. Op dit moment is onze inzet duidelijk maar er is nog geen BNC-fiche. Wanneer dat er is, kunnen wij ook pas zien hoe de andere partijen erover denken. Dan weet ik dus ook hoe het krachtenveld eruit ziet. Ik kan nu dus ook nog niet zeggen hoe de andere landen hier tegenover staan, maar wij hebben in ieder geval ons geurspoor afgegeven, om het zo maar te zeggen.

Over TEN-T weet ik niet precies meer wat de vraag was van mevrouw Kuiken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Staat dit inderdaad onder druk en zo ja, waar zitten de knelpunten en hoe gaan wij daarmee aan de slag?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit staat inderdaad onder druk. Wel hangt het er natuurlijk van af hoe je hiernaar kijkt. Vroeger was ongeveer 20 miljard beschikbaar voor infrastructuur. De Commissie wilde graag 40 miljard maar zal dat niet krijgen. Dus daarmee staat dit onder druk. Dat betekent niet dat er geen budget is, maar het is nog niet zeker wat er dan wel uit zal komen. Dus over de omvang van het fonds is zeker nog discussie. Een risico is dan natuurlijk dat er minder ruimte is voor subsidie voor projecten met een Nederlands belang, want als er minder ruimte is en minder projecten, krijg je uiteindelijk ook een lager percentage toegewezen. Voor Seine-Noord geldt dat het kernprobleem de Franse begroting is, omdat Frankrijk daaraan ook moet bijdragen. Binnen het fonds willen wij de nadruk houden op transport. Onze belangrijkste projecten willen wij op de lijst houden. Wij hebben goede voorstellen ingediend met een goede MKBA. Ik heb vanuit Europa op een aantal punten ook teruggekregen dat de projecten die we hebben ingediend ook werkelijk economisch renderen. Dat is natuurlijk altijd van belang, ook voor de Europese Investeringsbank. Wij willen natuurlijk voorkomen dat er veel verdunning optreedt door toevoeging van allerlei projecten of uitbreiding van het netwerk door het Europees Parlement, omdat er al veel meer vraag is. Hetzelfde geldt voor ons MIRT, waarvoor veel meer wordt gevraagd dan je uiteindelijk kunt gaan realiseren. Dan hebben wij liever een paar grote goede corridors dan dat iedereen een beetje krijgt. Daar hebben wij als transportland ook heel veel baat bij. Volgens mij heb ik daarmee de vragen van de Kamer beantwoord.

De **voorzitter**: Is er behoefte aan een tweede termijn? Ik zie dat alleen mevrouw Van Veldhoven behoefte heeft aan het stellen van een vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In de brief van 11 december zag ik dat de Commissie de Raad zal informeren over de nog uit te brengen strategie over alternatieve brandstoffen voor het vervoer. Misschien is de ontwikkeling uit de brief van gisteren alweer ingehaald, waardoor dit nu toch weer van de agenda is. Maar ik begrijp dat dit puur een informatiepunt is, als het al komt. Ik wil er graag duidelijkheid over of dit wel of niet als informatiepunt in de Raad komt.

Wat de luchtvaart betreft betreur ik het dat de minister zegt dat zij deze inzet handhaaft, omdat ik echt bang ben dat wij daarmee de essentie van wat wij zouden kunnen bereiken onderuit halen. Op basis van wat er is bereikt met een bestaande overeenkomst voor een opt-out kiezen is ook geen ideaal systeem, dat ben ik meteen met de minister eens. Maar het is natuurlijk niet zo dat elk land dan zomaar de mogelijkheid zou hebben voor een opt-out. Je moet echt al een bestaand systeem hebben dat beter is. Dat beperkt het aantal lidstaten dat daarvan gebruik zal kunnen maken, maar dan begin je wel met een steviger onderhandelingspositie. Als wij deze weg opgaan, ben ik bang dat te veel landen zeggen er toch maar niet aan mee te doen omdat dat niet in hun belang is, en dat wij ons dan als Europa uit elkaar laten spelen. Dat zou ik echt een gemiste kans vinden, juist in het licht van de herziening van het luchtvaartbeleid waarmee de Commissie gaat komen, ook gezien de concurrentiepositie van de Europese luchtvaart ten opzichte van anderen. Ik vraag de minister dan ook om hier nog eens over na te denken. Ik hoef hierop vandaag geen definitief antwoord, maar wij komen hier nog over te spreken. Ik krijg graag alleen nog een verheldering over het punt van de alternatieve brandstoffen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De alternatieve brandstoffen zijn van de agenda gehaald, dus dit punt komt zelfs niet informatief aan de orde.

Over de luchtruimonderhandelingen laat ik liever geen open punten liggen, dus ik geef maar meteen antwoord. De meerderheid van de lidstaten staat ook achter ons, dus de Raadsconclusies zijn uiteindelijk zo getrokken dat de Commissie inderdaad per keer een mandaat moet vragen. Dat komt doordat ze onderhandelt over het hele luchtruim, dus niet over stukjes daarvan. Alles hangt ook met alles samen. Dat betekent dus ook dat je niet van bepaalde stukken kunt zeggen dat zij al bevroren zijn of dat we ze zo laten. Het systeem maakt dat ook niet goed mogelijk. Of je laat het helemaal zo, zonder dat je een mandaat geeft om die onderhandelingen te voeren, of het gebeurt zoals wij uiteindelijk met een meerderheid van lidstaten hebben besproken, namelijk pas nadat de lidstaten hebben uitgesproken dat ze ermee akkoord zijn. Dat lijkt mij eigenlijk ook de meest logische en transparante weg. Vandaar onze keuze op dat vlak.

De **voorzitter**: Ik heb de volgende toezegging genoteerd:

- De staatssecretaris zal vóór de workshop in februari in overleg treden met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers over de implementatie van de rust- en vluchttijden en zal de Kamer daarover informeren in het volgende AO Transportraad.

Ik neem aan dat wij dan ook een terugkoppeling krijgen over de Transportraad die nu op de agenda staat en met name over de exacte uitwerking, onder andere over de apk. Dat is ook heel belangrijk voor de uitwerking van de richtlijnen en wat dat betekent voor Nederland. Ik dank de mensen op de tribune, de minister en haar ambtenaren. Wij zien elkaar spoedig weer.

Sluiting 14.36 uur