

Vergaderjaar 2012–2013

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 391

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 november 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 24 oktober 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 oktober 2012 met aanbieding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op 29 oktober 2012 en een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu (21 501-33, nr. 390);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 augustus 2012 met verslag Informele Transportraad 16-17 juli 2012 (21 501-33, nr. 385);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 juli 2012 met verslag van een schriftelijk overleg over de informele Transportraad van 16-17 juli 2012 (21 501-33, nr. 384);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 juli 2012 met brief van de Europese Commissie inzake de verordening geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens COM (2011) 828 i.v.m. de subsidiariteitstoets (33 164, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 september 2012 ten geleide van Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T) programma (21 501-33, nr. 387);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 augustus 2012 met afschrift van de aanbiedingsbrief en het bijbehorende ITS-Plan aan de Europese Commissie (33 000-XII, nr. 143);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 31 augustus 2012 inzake fiche Pakket inzake technische controles voertuigen (22 112, nr. 1457).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Koolmees

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

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Remco Dijkstra, Elias, Hachchi, Koolmees, Kuiken, De Rouwe,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 13.00 uur

De **voorzitter**: Goedemiddag. Aan de orde is het algemeen overleg over de Transportraad van 29 oktober. Ik heet de minister en de staatssecretaris van harte welkom, evenals hun medewerkers. Ook de mensen op de publieke tribune en mijn collega's heet ik van harte welkom. Er is nog maar een beperkt aantal collega's aanwezig, maar ik verwacht zo meteen nog meer deelnemers aan dit debat. Wij beginnen met de eerste termijn van de Kamer. De spreektijd is ongeveer vijf minuten. Als eerste is het woord aan mevrouw Kuiken. Zij spreekt namens de fractie van de Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. De ene Transportraad is de andere niet, en er spelen vandaag veel onderwerpen die direct op de agenda staan of in ieder geval om aandacht vragen. Een onderwerp dat op de agenda staat, betreft de wens om te komen tot een Europese richtlijn voor apk-keuringen die geldt voor alle Europese landen. Het oordeel van mijn fractie hierover is heel helder: wij zijn er geen voorstander van dat er op dit punt Europese regelgeving komt. Ik kan mij voorstellen dat we nog eens evalueren hoe het zit met onze eigen Nederlandse wetgeving en bekijken of er iets versoepeld dan wel verzaamd kan worden. Wij voelen er echter niet voor om daar een Europese kop op te zetten. Ik hoor graag hoe de minister hierin zit.

Mijn tweede punt betreft het Sturgeon-arrest, over de compensatie voor vliegtuigpassagiers bij vertraging. Gisteren heeft het Europees Hof bekrachtigd wat in 2009 al helder was, namelijk dat compensatie moet worden betaald in het geval van een vertraging van meer dan drie uur waarbij geen sprake was van overmacht. Hoe wordt deze richtlijn gehandhaafd? Hoe zit het met gevallen die eerder niet-ontvankelijk zijn verklaard, maar waarbij mensen aantoonbaar langere wachttijden hadden? Ik begrijp dat de vliegtuigmaatschappijen niet blij zijn met deze maatregel. Ze willen bovendien meer helderheid over de vraag wanneer er sprake is van overmacht. Is het kabinet voornemens om hier iets aan te doen? Mijn vraag is dus tweeledig. Ten eerste. Het is nu een feit dat passagiers recht op compensatie hebben bij vertraging. Dat is goed nieuws voor consumenten. Hoe kunnen zij de garantie krijgen dat die compensatie ook wordt uitgekeerd en hoe zit het met gevallen van voor 2009? Ten tweede. Is er een helderheid antwoord voor vliegtuigmaatschappijen op de vraag wanneer er sprake is van overmacht?

Mijn volgende punt betreft de slotverordening. Als ik het goed begrijp, blijft de regel 80/20 en blijven er vijf aangesloten slotseries. Hoe zit het met deze vijf aangesloten slotseries? Met name kleine leisuremaatschappijen maken zich zorgen of het nog wel echt kan op de momenten waarop zij een piek hebben, dus in de zomermaanden. Of moeten ze een soort spookslot instellen om hun historische rechten te behouden?

Ik heb ook een vraag over de handel in slots, naar voorbeeld van Heathrow. Als ik het goed begrijp, is dat het echte punt dat de verordening nu mogelijk maakt. Het lijkt mooi nieuws maar er zijn aarzelingen bij de vliegtuigmaatschappijen. Schiphol is voorstander, maar er zijn ook tegengestelde belangen. Ik wil weten wat het precies inhoudt wanneer het

mogelijk wordt om te handelen in slots. Gaat dat een prijsopdrijvend effect krijgen? Waarom zouden we het enige voorbeeld dat we kennen in Europa, dat van Londen, moeten volgen?

Mijn volgende vraag betreft de rust- en vliegtijden van de piloten. Het staat niet specifiek op de agenda, maar van 24 tot 25 oktober dan wel van 25 tot 26 oktober – ik zeg het even uit mijn hoofd – vindt er een ambtelijk vooroverleg plaats over de verordening die een voorbereiding is op het versoepelen van de vlieg- en rusttijden. Ik heb op papier gezien wat dit in de praktijk kan betekenen. Piloten zijn straks ongeveer 24 uur in touw en moeten dan nog een kist met meer dan 300 passagiers aan de grond zetten. Dit baart mijn fractie ernstig zorgen. Ik hoor graag van de minister en van de staatssecretaris hoe zij hierin zitten en welke procedures zij volgen voor dit proces. Als het nodig is, ga ik hier in tweede termijn graag dieper op in, maar ik laat het nu even bij het proces.

Mijn laatste punt staat ook op de agenda van de Milieuraad en betreft de ETS-emissierechten. Ik begrijp dat ook dit onderwerp voor luchtvaartmaatschappijen heel erg ingewikkeld is. Ik snap echter ook dat we hier gewoon stappen in moeten zetten. Europa moet gezamenlijk een blok vormen om hier vooruitgang in te boeken. Ik roep de staatssecretaris dan ook op om hier voortvarend mee terug te gaan en niet achterover te leunen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik wil allereerst de minister en de staatssecretaris bedanken voor het toezenden van het verslag van de informele Transportraad van 16 en 17 juli. Zij hebben echt leuke onderwerpen besproken, bijvoorbeeld de Europese multimodale reisplanner, die het mogelijk maakt om voor meerdere modaliteiten reizen over de grens van deur tot deur te plannen, inclusief online reserveren en betalen. Ik werd daar echt enthousiast van. Als we dit voor elkaar kunnen krijgen, is dat echt een internationale revolutie op het gebied van treinverkeer over de grens. Ik ben dan ook benieuwd op welke termijn we hier resultaten van kunnen verwachten. Wil Nederland er een voortrekkersrol in vervullen? Volgens mij liggen hier nog heel veel kansen voor het oprapen.

Dan de Transportraad van 29 oktober. De SP-fractie kan een heel eind meegaan met de inzet van de Nederlandse regering voor het wijzigen van de verordening betreffende slots op de luchthavens in de Europese Unie. We hebben echter wel wat vragen over het verzet van de regering tegen de «use it or lose it»-regel van de slots. Op zich is het logisch dat wanneer er geen of onvoldoende gebruik wordt gemaakt van deze landingsrechten deze beschikbaar komen voor een andere partij. Het argument dat de maatschappijen dan met lege vliegtuigen gaan vliegen, lijkt mij heel erg vergezocht, gezien ook de enorme kosten die dit met zich meebrengt in een markt waar de marges enorm onder druk staan. Kan de staatssecretaris dit toelichten, net als zijn argumenten dat de «use it or lose it»-regel zou zorgen voor een slechtere concurrentiepositie voor de Europese luchtvaart? Kan hij niet beter andere middelen inzetten om die positie te bevorderen, in plaats van zich vast te klampen aan slots die niet worden gebruikt?

Dan kom ik aan het voorstel om de apk-eisen fors op te schroeven. Wat de SP-fractie betreft, is het een valse voorstelling van zaken dat hogere eisen voor de apk de verkeersveiligheid zouden verbeteren en het milieu ten goede zouden komen. Het is goed dat de minister zich tegen veel van deze eisen verzet. De SP-fractie steunt geen apk voor nieuwe voertuigcategorieën zoals motoren, bromfietsen, caravans en tractoren. Het is ons ook niet bekend dat deze nu dusdanig slecht onderhouden worden dat het voor verkeersveiligheidsproblemen zorgt. Het heeft er alle schijn van dat alleen keuringsbedrijven baat hebben bij dit voorstel terwijl de eigenaren van de voertuigen vaker de portemonnee zullen moeten trekken. Kan de minister uitleggen of zij veel medestand verwacht van andere lidstaten

tegen deze nieuwe apk-regels en wat haar inzet zal zijn om dit voorstel van tafel te krijgen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben blij met de woorden van de heer Bashir over onnodige keuringen voor een aantal voertuigen als er absoluut geen bewijs is dat dit leidt tot verbetering. Dit leidt bij mij tot de vraag of de SP eigenlijk nog steeds voor keuringen en kentekens voor landbouwverkeer is. Dat is precies dezelfde discussie. Trekt de heer Bashir nu één lijn en zegt hij dat het daar ook overbodig is, of gaat hij een tweesporenbeleid voeren, met een jojo-effect?

De heer **Bashir** (SP): Ik kan me niet herinneren wat de SP-fractie voor standpunt heeft ingenomen betreffende landbouwvoertuigen, dus ik kan de vraag niet beantwoorden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Deze openheid kan alleen maar toegejuicht worden. Laat ik dan de SP één suggestie geven. Laten we de woorden die hier zijn uitgesproken en die volgens mij heel goed zijn, consequent vasthouden en niet alleen in Europa uitspreken maar ook in Nederland. Er moeten geen keuringen komen voor voertuigen als niet vaststaat dat zo'n keuring leidt tot meer verkeersveiligheid. We moeten dus ook niet doorgaan in dit parlement met bezien of we een kenteken moeten invoeren voor landbouwverkeer in Nederland. Het is precies dezelfde discussie.

De **voorzitter**: Dat was een aanmoediging van de heer De Rouwe, mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Ik zal dit punt meenemen en erop terugkomen bij het algemeen overleg over verkeersveiligheid.

Voorzitter. Ik ga nog even door op de apk-regels en Europa. De Tweede Kamer heeft evenals vier andere nationale parlementen een negatief subsidiariteitoordeel aan de Europese Commissie gestuurd. Als het Britse Lagerhuis ook op tijd zijn negatieve oordeel had ingezonden, hadden we in totaal dus zeven parlementen. Maar ook daarmee hadden we niet het benodigde aantal stemmen, namelijk een derde van de nationale parlementen, voor een gele kaart. Ik denk dus dat als zich dit soort onderwerpen aandient, we voortaan niet alleen een brief aan Brussel moeten sturen maar ook naar de andere parlementen in Europa, zodat zij ook wakker worden en ook een brief kunnen schrijven aan de Europese Commissie. Wellicht kunnen we dit nog eens bespreken in de procedurevergadering.

Onlangs zijn de plannen voor de Single Market Act II gepresenteerd. Ik realiseer me dat dit punt niet op de agenda staat, maar mijn fractie wil hier graag spoedig een reactie op ontvangen. De plannen leiden tot de openstelling voor concurrentie van binnenlandse passagiersdiensten per spoor. Dit is zeer zorgelijk voor het behoud van een kwalitatief goed spoornetwerk dat in samenhang functioneert. Als we niet tijdig actie ondernemen, kan het leiden tot verdere opknipping van spoornetwerken. Kan de minister al aangeven hoe zij hier tegenaan kijkt?

Tot slot. Het Europees Hof van Justitie heeft gisteren uitspraak gedaan over de nadere duiding van het Sturgeon-arrest, waarbij vliegtuigpassagiers recht hebben op compensatie bij vertraging van hun vlucht. Dit Sturgeon-arrest werd door verschillende luchtvaartmaatschappijen steeds onnodig in twijfel getrokken. Door de uitspraak van het Europees Hof houdt het arrest dus gewoon stand. Dit betekent dat passagiers van vluchten die minimaal drie uur vertraagd zijn dezelfde rechten op compensatie hebben als passagiers van geannuleerde vluchten. Het mooiste is dat deze uitspraak met terugwerkende kracht geldt. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris nu gaat doen om de Sturgeon-zaken te

handhaven, aangezien hij eerder steeds zei dat hij dit arrest zou afwachten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met het voor ons belangrijkste punt op dit moment, de apk-discussie in Europa, en laat ik mij daar genuanceerd over uitdrukken. Dit is gewoon geldklopperij uit Europa. Nederland behoort tot de meest verkeersveilige landen van de wereld en van Europa. Wij lopen volstrekt voorop in alle maatregelen voor het reduceren van het aantal doden en gewonden. We mogen daar trots op zijn. Veel andere Europese landen hebben nogal wat inhaalslagen te maken op dit punt. Ik zeg overigens niet dat zij er een potje van maken. Mijn fractie bekruipt het gevoel dat deze landen gemakkelijk willen scoren via het invoeren van apk-keuringen terwijl zij nalaten om echte maatregelen in eigen land te treffen, zoals tegen alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Ik vind het dan ook zeer terecht dat het kabinet tot op heden zijn hakken in het zand heeft gezet en ik roep het kabinet op om dit te blijven doen. Is inmiddels al duidelijk wat onze oosterburen, Duitsland en Roemenië, van de voorgestelde maatregelen vinden? Deze landen hebben zich nog niet uitgelaten over de gele kaart. Ik ben benieuwd of daar actueel nieuws over is.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De heer De Rouwe gebruikt grote woorden voor iemand uit de CDA-fractie. Hij heeft het over geldklopperij uit Brussel. Ik heb ook zorgen over de apk-voorstellen, maar het is toch ook belangrijk dat er in het kader van open grenzen en de groeiende mobiliteit in Europa wederzijdse erkenning is op het gebied van de apk? Ik wil enige nuance aanbrengen in grote woorden als «geldklopperij uit Europa» en opmerken dat Europese harmonisatie ook in het geval van de apk wel degelijk een toegevoegde waarde heeft. Dit staat los van de zorgen die ook mijn fractie heeft en die ik in mijn eigen termijn zal toelichten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had al gezegd dat ik mij genuanceerd zal uitlaten. Dat heb ik ook gedaan. Maar als ik gewoon kijk naar de feiten over de apk-voorstellen uit Europa, kan ik echt niet anders inbrengen in de discussie dan dat er geen relatie is aangetoond tussen het invoeren van een apk op caravans, aanhangwagens en bromfietsen aan de ene kant en verkeersveiligheid aan de andere kant en dat wij in Nederland al heel erg vooroplopen, door de goede mix van maatregelen hier. Ik stel gewoon vast dat alle landen die zo'n apk wel willen, echt veel slechtere cijfers hebben op het gebied van verkeersveiligheid. Juist zij komen hier nu mee, kennelijk als een doekje voor het bloeden of om te laten zien dat ze heus wel iets willen doen. Mijn verwijt – ik zeg het in alle openheid – is dat die landen op deze manier een verkeerde richting opgaan en dat dit onze burgers, en overigens ook de burgers daar maar voor hen hoeft ik niet op te komen, onnodig geld gaat kosten. Dit is geldklopperij; ik kan er niets anders van maken. Mevrouw Hachchi zegt terecht: laten we nou niet heel lelijk doen over Europa. Dat wil ik op veel andere onderwerpen ook echt niet doen, maar een goede vriend moet af en toe ook kunnen zeggen: tot hier en niet verder. Dit is gewoon niet normaal. Die inbreng wil ik vandaag graag leveren.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het gaat mij niet om lelijk doen richting Europa. Het gaat mij erom dat ook op het gebied van de apk er wel degelijk winst te behalen is bij een harmonisatie op Europees niveau. Dat staat los van de specifieke kritiekpunten die we hebben ten aanzien van de voorstellen. Daarin kunnen we elkaar op een aantal punten vinden. Het gaat niet zozeer om lelijk doen, het gaat er zeker wel om dat we op Europees niveau op het gebied van de apk wel degelijk winst kunnen boeken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is onmiskenbaar waar. Ik beoordeel echter de plannen die voorliggen en daarin zie ik niet meer voordelen. Per saldo zie ik meer nadelen dan voordelen. Terecht zegt mevrouw Hachchi dat er voordelen te behalen zijn met harmonisatie. Ik wijs haar er echter op dat wij die slag al gemaakt hebben in Europa. Ik weet dat de minister zich heeft ingezet om apk-keuringen in het buitenland mogelijk te maken. Dat is via de Europese weg gedaan. Daarmee voorzien we in een behoefte die er leeft bij gebruikers van auto's in het buitenland. We doen het dus al. Wat hier echter voorligt is een veel grotere stap verder; het betreft wetgeving om dingen in te voeren waarvan onomstotelijk vaststaat dat er geen relatie is met verkeersveiligheid. Daarmee slaan we echt de verkeerde weg in, volgens mijn fractie.

Voorzitter. Mijn vraag aan de minister is hoe het zit met de steun van de andere landen. Wat wordt haar inzet? Met ons staat ook zij immers straks voor voldongen feiten.

Dan wil ik het hebben over het luchtruim. Nederland heeft zich kritisch opgesteld over de slotverordening. Ook hier is mijn vraag wat de wederklank in Europa is. Ziet de staatssecretaris dat de kritische lijn van Nederland wordt gesteund? Wat is daar dan de uitkomst van?

Er zijn al wat opmerkingen gemaakt over de werk- en rusttijden voor vliegeniers. Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Kuiken op dit punt. Ook ons hebben berichten bereikt dat met name de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers vraagtekens zet bij de wetenschappelijke onderbouwing. Het is hun beeld dat het met name wat soepeler wordt gemaakt voor werkgevers. Wat vindt het kabinet daarvan? Zijn die geluiden bekend bij het kabinet? Wat is de inzet van Nederland bij het vooroverleg?

Europa kan heel wel goede dingen doen, bijvoorbeeld het regelen van werk- en rusttijden in het transport. Transport en Logistiek Nederland (TLN) zegt echter dat er in Europa geen gelijk speelveld is bij de naleving en handhaving van die regels. Dat bleek ook uit de petitieaanbieding vandaag in het parlement. We hebben deze klacht al heel vaak gehoord en ik vind dat we moeten blijven benoemen zolang het echt fout gaat. Ik snap dat dit punt voor morgen geagendeerd staat, voorzitter, maar het betreft wel degelijk een Europees dossier en het staat deze minister en deze staatssecretaris vrij om bij de Transportraad punten te agenderen. Mijn vraag is of de minister dit onderwerp wil agenderen. Wat vindt zij van het pleidooi om hier nog eens een keer onderzoek naar te doen, bijvoorbeeld in Nederland, om te bezien hoe de uitvoering er uitziet? Verder zal ik mijn opmerkingen hierover bewaren tot morgen. Desalniettemin is de minister bevoegd om te vragen of dit op de agenda kan. Dat is ons verzoek.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, wij hebben gisteren plenair afgesproken dat dit onderwerp morgen plenair wordt behandeld bij de wetsbehandeling en hebben dat zojuist ook zo afgesproken met de minister. Volgende maand is er weer een Transportraad en dan is het weer op de agenda. Om de discussie zuiver te houden, wil ik daarom voorstellen om dit naar morgen te verplaatsen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Prima. Dan is het aan de minister of zij wil antwoorden, maar dan begrijp ik de achtergrond. Wat mij betreft mag het, overigens ...

Voorzitter. Ik heb nog een punt over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen voor de luchthavens. De Tweede Kamer heeft op 11 juli een reactie van de Europese Commissie gekregen over de uitvoering van een subsidiariteitstoets. In de brief werd aangekondigd dat het voorstel is aangepast. Kan het kabinet toelichten wat die aanpassingen precies zijn? Wat is de stand van zaken hieromtrent?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik zeg tegen de heer Elias dat ik excuses maak dat ik te laat was en nog niet heb kunnen kennismaken met minister Schultz. Ik ben net woordvoerder lucht- en scheepvaart geworden, die portefeuilles heb ik erbij gekregen. Staatssecretaris Atsma heb ik al wel een paar keer meegemaakt in het debat. Ik kijk uit naar alle debatten die er nog zullen komen.

Vandaag spreken wij over een aantal onderwerpen. Ik zal beginnen met het scheepvaartpakket. Op de agenda staat het vastleggen van een aantal bepalingen uit het Maritiem Arbeidsverdrag op Europees niveau. Mijn fractie is hier voorstander van. Dit betekent namelijk een verbetering van de werkomstandigheden voor zeevarenden. Met de wijziging van de richtlijn Havenstaatcontrole moeten ter inspectie extra documenten voor elke zeevarende aan boord zijn. De D66-fractie steunt dit, want zij is voor een Europees level playing field, maar hoe zit het voorbij de Europese grenzen? Zal er bijvoorbeeld meer aandacht komen voor onderwijs en training van het personeel in het maritieme domein, dit in het licht van de mondiale concurrentie?

De komende Raad staat uit het luchthavenpakket de slotverordening op de agenda. D66 kan de secundaire handel in slots goed volgen. Dit is een stap in het verbeteren van de interne markt. Wanneer luchtvaartmaatschappijen besluiten om onderling slots uit te wisselen, kunnen luchthavens beter worden gebruikt. Uiteindelijk is de Europese passagier daarmee gediend. Hoe hangt de secundaire handel in slots samen met de luchtvaartnota en het selectiviteitsbeleid? Ik kan mij namelijk een scenario voorstellen waarbij de transferpassagier juist wordt tegengewerkt door dit systeem. Kan de staatssecretaris deze zorgen wegnemen?

Vorige sprekers hebben de «use it or lose it»-regeling ook al aangehaald. Het gaat om de historische slots. D66 steunt de positie van het kabinet, namelijk zijn kritische houding.

Dan kom ik op het samenwerkingsakkoord tussen de Europese Unie en EUROCONTROL. Als woordvoerder luchtvaart is EUROCONTROL het enige terrein waar ik iets meer van weet. D66 is blij met het samenwerkingsakkoord. Er is weer een stap gezet in de richting van één Europees luchtruim. Kan de staatssecretaris ons bijpraten over de andere projecten onder de paraplu van de Single European Sky?

Verder is D66 blij dat er eindelijk een uitspraak ligt in het zogenaamde «Sturgeon-arrest». Het is blijkbaar lastig voor passagiers om compensatie te krijgen bij meer dan drie uur vertraging. Dat gaat nu veranderen en dat is mooi. Het is belangrijk voor passagiers, maar ook voor luchtvaartmaatschappijen, om duidelijke, eerlijke en werkbare regels te hebben. Volgens het arrest moet de luchtvaartmaatschappij aantonen dat er sprake is van een uitzonderlijke omstandigheid. Het is alleen onduidelijk wanneer er sprake is van een uitzonderlijke situatie. Ook is onduidelijk wanneer er € 250 of € 600 wordt uitgekeerd. Kan de staatssecretaris dit verhelderen? Hoe zorgt hij ervoor dat deze uitspraak wordt gehandhaafd? Gaat hij deze week in gesprek met de betrokken partijen?

Tot slot kom ik op het voorstel tot de wijziging van de apk. In het voorstel wordt de apk-plicht uitgebreid naar drie nieuwe categorieën voertuigen en wordt de frequentie van keuringen verhoogd. Ook zou de apk verder worden uitgebreid met nieuwe keuringseisen. Mijn fractie is positief over verdere Europese harmonisatie van de apk-eisen als dit leidt tot versterkte informatie-uitwisseling tussen lidstaten en wederzijdse erkenning. D66 is ook positief over de verplichte registratie van kilometerstanden. Daarnaast is D66 van mening dat de voorstellen voor een Europese apk-controle voldoen aan de subsidiariteitsvereisten. Ik heb dit proberen aan te geven aan de heer De Rouwe tijdens een interruptie. Dat neemt niet weg dat D66 de inhoudelijke zorgen van de minister deelt over de uitbreiding van de categorie voertuigen en de frequentie van de apk-keuringen. De voorstellen leiden tot disproportionele lasten voor overheid, particulieren en bedrijfsleven en leveren slechts weinig winst op op het gebied van

veiligheid en milieu. Kan de minister de Kamer proactief informeren over de laatste stand van zaken in het apk-dossier, bijvoorbeeld ook als er substantiële wijzigingen plaatsvinden? Kan de minister toelichten of aangeven welke landen de Nederlandse kritische houding steunen en delen in de Raad?

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Op de agenda van het al dan niet zomerse Cyprus volgende week maandag staat een groot aantal dingen.

De **voorzitter**: Luxemburg!

De heer **Elias** (VVD): Bij mij staat nog Cyprus! Sta ik meteen al op het verkeerde been! Excuus. Ik hoop dat de rest van de stukken wel klopt! Ten aanzien van de havenstaatcontrole en de richtlijn inzake verantwoordelijke staten onder wier vlag wordt gevaren kunnen wij ons vinden in het standpunt van het kabinet.

Dan kom ik op de rechten om op een bepaald tijdstip te landen of te starten op luchthavens, de zogeheten «slots». Die beperken de flexibiliteit van luchtvaartmaatschappijen vergaand. De aanleiding vormt de onderlinge handel in de zogeheten slots op Londen Heathrow. Om die handel formeel vast te leggen, wordt een monster van wetgeving opgetuigd met daarbij extra administratieve rompslomp. Dit is naar het oordeel van mijn fractie niet in lijn met wereldwijde afspraken over die slots. Het is dus terecht dat de minister kritisch is. Nu er gewerkt gaat worden met een serie opeenvolgende vluchten binnen een slotserie betekent dat, als je de slots voor het jaar daarop wilt behouden, een verplichting om te vliegen, ook op momenten dat er geen marktvaart zou zijn. Zo interpreteren wij het althans. Vliegen met lege toestellen kan toch niet de bedoeling zijn. Maatwerk, zoals in de wijzigingen voorgesteld, valt ook weg. Dat maakt het er allemaal niet beter op. De VVD vindt dat de minister er scherp op moet letten dat de internationale concurrentiepositie van de maatschappijen niet wordt verstoord. Vindt de minister dat het voorstel van de Commissie nu goed is aangepast of is het een waterig compromis waar uiteindelijk niemand bij gebaat is? Als dat laatste het geval is, geeft de VVD er de voorkeur aan om de bestaande wetgeving te handhaven vanwege de nadelige gevolgen van de voorgestelde wijziging. Tegen het apk-voorstel heeft de Tweede Kamer zwaarwegende bezwaren. De Kamer heeft dat standpunt via de Kamervoorzitter per brief geuit aan de voorzitter van de Europese Commissie. Wij zijn niet overtuigd van de voordelen op Europees niveau. De VVD heeft direct gehandeld vanaf het moment dat het apk-voorstel door de Europese Commissie werd gedaan en verzocht om een spoedige reactie van de regering op het voorstel via het zogenaamde «BNC-fiche» voor de beoordeling van nieuwe Commissievoorstellen. Aan dat verzoek heeft het kabinet voldaan. De VVD is op zich verheugd dat het kabinet de bezwaren tegen het voorstel onderschrijft. De voornaamste redenen hiervoor zijn dat het weinig toevoegt aan het goed werkende Nederlandse apk-systeem. Het brengt een flinke administratieve last met zich mee. De eventuele winst in verkeersveiligheid is zeer klein en het legt een apk-keuring op aan onder meer motorfietsen, terwijl die nu niet bestaat in Nederland. ANWB en deels ook BOVAG delen dat soort bezwaren. Voor ons is het duidelijk. Als wij een apk-keuring voor brommers zouden willen, maken wij dat in Nederland zelf wel uit en de VVD wil het niet. Ik verzoek de minister dan ook om vanuit de Raad van ministers een helder signaal te geven in de richting van de Europese Commissie en het Europees Parlement. Naast onze Eerste Kamer en Tweede Kamer zijn de Franse senaat en de parlementen van Zweden en Cyprus negatief over het Europese apk-voorstel, zo is mij gebleken. Voorts is het Britse parlement negatief, maar diende het zijn bezwaar te laat in. Daarmee zijn er volgens ons onvoldoende parlementen om een gele kaart te trekken, waarbij de Europese Commissie het voorstel

had moeten heroverwegen. In de EU-nieuwsbrief van de Tweede Kamer staat dat het kabinet zich waarschijnlijk nog flink moet inspannen om een meerderheid achter zich te krijgen in de Raad. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister. Wat ziet zij aan mogelijkheden om de apk-richtlijn te wijzigen? Met welk verhaal gaat zij naar Europa? Dat zij iets moet doen, staat vast. Het kabinet onderschrijft immers de bezwaren van de Eerste Kamer en de Tweede Kamer. Volgens ons moet de minister vol aan de bak en al haar daadkracht of charme, wellicht zelfs allebei, inzetten om dit van tafel te krijgen. De VVD rekent erop dat dit haar zal lukken.

Ten aanzien van de brief van 25 juli van de Europese Commissie inzake de verordening over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Europese Unie in verband met de subsidiariteitstoets gelden voor ons nog altijd de bezwaren die eerder kenbaar zijn gemaakt. Wat is de stand van zaken bij de onderhandelingen over deze onderwerpen en bezwaren? Hoe is er door andere lidstaten gereageerd op het voorstel? Wat is het krachtenveld in de Raad? Kan de minister ons blijven informeren over de voortgang van de onderhandelingen, vooral op momenten dat er onomkeerbare stappen gezet zouden worden in de Raad en misschien ook in de ambtelijke werkgroepen, of wanneer de Nederlandse inzet zou worden aangepast?

De route naar een gelijk speelveld voor de transportmarkt – die kwam bij collega's ook al aan de orde – eerst in Nederland zelf en zeker ook op Europees niveau, zal ik morgen aan de orde stellen bij de wet over personen- en goederenvervoer. Dan hebben wij namelijk meer spreektijd om op de materie in te kunnen gaan.

De voorzitter: Daarmee zijn wij gekomen aan de eerste termijn van de Kamer. De minister en de staatssecretaris kunnen direct antwoorden. Om 14.30 uur staat er nu een VSO Milieuraad gepland, waar de staatssecretaris bij moet zijn. Wij hebben nog een uur. Ik zal dus proberen het in een uur af te ronden. Ik zie dat de leden daarmee instemmen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Vorige keer heeft onder anderen de heer De Rouwe mij gevraagd wat het verschil is tussen de agenda en de stukken die wij kregen, en de laatste stand van zaken, omdat in Europa altijd alles heel laat komt. Deze keer zijn de hoofdpunten van de bespreking niet ingrijpend veranderd tussen de verzending van de geannoteerde agenda en de vaststelling van de Transportraadagenda. Het is voor de leden goed om te weten dat wij het dus hebben over de dingen die ik hun heb toegestuurd.

Gisteren is het werkprogramma van de Europese Commissie voor 2013 toegestuurd aan ons. Ook is het gisteren gepubliceerd. Daarin staan de wetgevingsvoorstellen aangekondigd die in 2013 aan de orde zullen komen. Dat is interessant voor de commissie om te zien. Het gaat om nieuwe maatregelen op het gebied van Single European Sky of administratieve barrières in het intra-Europese zeevervoer, zeehavenbeleid, cabotage in het wegvervoer en het vierde spoorpakket. Ik noem een paar grote. Dan kunnen de leden vast vooruitkijken wat het volgende jaar te brengen heeft voor deze commissie.

Dan kom ik bij de onderwerpen die nu aan de orde zijn geweest. Dat is allereerst het onderwerp dat mij ook het meest heeft beroerd, namelijk de apk. De Kamer heeft net als ikzelf sterk bezwaar tegen hetgeen voorligt, niet omdat apk alleen Nederlands beleid zou zijn. Dat is namelijk niet het geval. Het is nu ook Europese wetgeving, maar die richt zich tot nu toe op de auto's en de vrachtauto's. De EU wil het nu uitbreiden naar andere voertuigcategoriën, omdat zij denkt dat dit een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en het milieu. Daarin geloof ik niet. Ik geloof niet zozeer dat de EU dit doet om ons extra geld uit de zak te kloppen, zoals nog even aan de orde was. Zij heeft echt de overtuiging dat dit de verkeersveiligheid en het milieu zal verbeteren. Ik geloof dat de verwachte voordelen

voor verkeersveiligheid en milieu niet zullen opwegen tegen de extra lasten die burgers en het bedrijfsleven zullen krijgen. Wij zullen dan ook trachten om de Europese Commissie en de andere lidstaten ervan te overtuigen dat de apk voor trekkers, aanhangers, bromfietzers en motoren niet verplicht zou moeten worden gesteld. Voor mij is dat ook een heel belangrijk punt, net als voor de commissie. Ik verwacht dat wij daarin wel een eind zullen komen, maar ik verwacht ook niet dat wij alle punten zullen binnenhalen in het onderhandelingsproces. Dat zal ik ook maar vast bij voorbaat zeggen. Dat heeft ermee te maken dat er binnen de landen die bezwaar hebben ook weer verschillen zijn tussen de dingen waartegen zij bezwaar hebben. Sommige hebben bezwaren tegen het tempo, sommige tegen de reikwijdte en andere tegen de mate waarin de controles plaatsvinden. Zo zijn er landen die tegen uitbreiding zijn, maar die zelf al wel apk voor motoren hebben en daartegen dus geen bezwaar zullen maken. Het zal dus een forse strijd worden om zo veel mogelijk van onze punten binnen te halen. Wij zullen er in ieder geval alles aan doen om de ongunstige elementen uit het voorstel van tafel te krijgen. Zodra er een compromistekst ligt, kan ik daarop studeren en bekijken of er al dan niet mee ingestemd kan worden. In ieder geval is er een aantal andere grote lidstaten waarmee wij willen optrekken, zoals Frankrijk, Groot-Brittannië en Duitsland. Een Duitse collega, niet mijn collegaminister, maar een andere, had opgemerkt dat de Commissie zelf een apk-keuring moest ondergaan, na het zien van dit voorstel. Ik weet niet of zo'n opmerking je verder helpt, maar het geeft wel een beetje aan hoe de Duitsers erin zaten. Tegelijkertijd hebben zij wel een apk voor motoren. Op sommige punten zullen zij dus misschien wel weer vinden dat de Commissie gelijk heeft. België en Spanje zullen wij proberen mee te krijgen om een gezamenlijke inzet voor te bereiden. Elke keer als daarop iets komt, zal ik de Kamer daarover proactief informeren. In december zal het in ieder geval voor de volgende keer alweer op de agenda staan. Nogmaals, ik denk er eigenlijk hetzelfde over als deze commissie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik probeer toch even af te pellen waarop wij dan uitkomen. De minister vindt het geen geldklopperij, maar zij stelt ook vast dat er gewoon totaal geen aantoonbare relatie is tussen wat hier voorgesteld wordt en de beoogde effecten. Volgens mij stellen wij dat allen vast. Ik vraag de minister oprecht waarom dit dan wel gebeurt. Waarom moeten mensen straks kosten maken? Wat gaan wij tegen die mensen zeggen? Dan is er toch maar één conclusie, namelijk dat dit volstrekt niet nodig, niet effectief en efficiënt is en dat dit gewoon geld kost? Hoe je dat noemt, laat ik dan maar in het midden, maar volgens mij vindt de minister toch ook wel dat dit geld is dat niet besteed zou moeten worden. Wat is de inzet van de minister? Als zelfs Duitsland en Frankrijk tegen zijn – samen met Nederland zijn zij de grondleggers van Europa – als een minister uit Duitsland een goede opmerking maakt over de apk in de Commissie zelf en als zulke grote landen, even los van Nederland, tegen zijn, waarom gaan wij hier dan mee door?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het wel geldklopperij. Daarover heb ik mij misschien onduidelijk uitgedrukt. Ik zei al dat ik niet verwacht dat de voordelen voor het milieu en de verkeersveiligheid zullen opwegen tegen de extra lasten voor de burgers. Iets moet in redelijkheid plaatsvinden. Volgens mij zei de D66-fractie dat. De Europese Unie kan ergens een rol in hebben, maar het moet allemaal wel in redelijkheid kunnen gebeuren. Daarin zitten wij dus op dezelfde lijn. Ik reageerde er alleen op, omdat de Commissie het volgens mij niet doet om extra budget weg te kunnen zetten bij bedrijven, maar vooral omdat zij zelf overtuigd is dat het wel een effect heeft. Wij zullen de Commissie dus op de inhoud moeten aantonen dat dit wat ons betreft niet tot een beter effect gaat leiden. Het gaat er dan om wie ertegen is en wie er echt tegen

is. Er zijn natuurlijk sputteringen. Duitsland is bijvoorbeeld niet echt tegen, maar heeft problemen met bepaalde onderdelen. Dat probeerde ik net duidelijk te maken. In de verschillende landen bestaan op dit moment verschillende praktijken. Dat leidt ertoe dat sommige al verder zijn dan wij. Het zou helpen als je geen verordening zou hebben maar bijvoorbeeld een richtlijn. Dat is het eerste waarnaar we kunnen kijken. Dan kun je al veel meer rekening houden met verschillen tussen lidstaten. Ik hoop dat wij daarvoor de handen op elkaar kunnen krijgen, zodat de huidige diverse praktijk in stand kan blijven. Ik denk dat voor aanhangwagens en brommers brede steun bestaat, maar met name voor verkeer dat ook grensoverschrijdend wordt ingezet, zoals motoren, is het waarschijnlijk lastig. Wij zullen het allemaal zien. Wij gaan proberen om het allemaal te doen, maar ik probeer de Kamer ook duidelijk te maken dat Nederland het niet in zijn eentje kan tegenhouden, omdat wij het niet willen. Dat kan gewoon niet. Wij gaan proberen om zo veel mogelijk medestanders te krijgen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ook een land als Frankrijk is tegen. Ook Duitsland ziet grote bezwaren. Ik snap wel dat de minister zich pragmatisch wil opstellen, maar ik zou niet te snel in die stand schieten. Misschien wil de minister dat ook niet, maar er zijn nogal wat landen tegen. Er is ook nog een aantal landen, bijvoorbeeld Roemenië, die zich niet uitgesproken hebben over de gele-kaart-procedure.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik al twee keer gezegd dat ik voor het volledige pakket ga. Beseft de heer De Rouwe dat sommige landen onderdelen van dat pakket zelf al uitvoeren? Daar zullen zij dus niet tegen zijn. Daarom probeer ik het ook langs de andere kant en zal ik voorstellen om van de verordening een richtlijn te maken om de vrijheid voor ons eigen land te behouden. Ik leg mij dus niet bij voorbaat neer bij van alles en nog wat. Andersom, er wordt gestemd met een gekwalificeerde meerderheid. Ik kan dus niet in mijn eentje voor Nederland zeggen dat wij het niet gaan doen. Volgens mij is de lijn volstrekt helder en zitten wij hier met zijn allen op dezelfde lijn. Ik zal proberen om het te houden zoals het is. Als er toch iets moet, zal ik proberen een variant te krijgen waarbij de vrijheid voor ons eigen land zo groot mogelijk is.

De SP-fractie maakte een opmerking over de informele Raad in Cyprus. Die was inderdaad heel interessant. Ik vond het leuk om daarnaartoe te gaan. Ik heb daarvoor bewust gekozen, omdat het over intelligent transport systems ging. Ik vind die zelf ook belangrijk, ook in het kader van het beter benutten. Ik heb ook de Europese multimodale reisplanner nog een tijdje als app op mijn iPad geïnstalleerd gehad. Uiteindelijk gebruik ik hem zo weinig dat ik hem er maar weer afgehaald heb, maar het is inderdaad wel leuk om te zien hoe dat gaat. De heer Bashir vroeg wat er daarbij gaat gebeuren en in welk tempo. Wij hebben het plan ITS in the Netherlands onlangs eerst naar Europa en vervolgens naar de Kamer gestuurd. Daarin staat wat onze ambities zijn en welke kant wij op willen. Ik probeer Nederland echt als voorloper te presenteren in Europa door te vertellen wat wij allemaal doen en welke partijen wij hebben die op dit gebied actief zijn, zoals TomTom en andere partijen zoals die in Helmond. Zij zijn bezig met de communicatie tussen voertuigen en road-to-car-communication. Het is altijd leuk om daarover te vertellen en partijen verder te krijgen dan de meer commerciële elementen – zo'n app is natuurlijk een beetje een commerciële activiteit – en het nog verder te hebben over de vraag wat het eigenlijk voor het hele verkeer in de toekomst kan betekenen.

De SP-fractie vroeg ook of ik al iets kon zeggen over de Single Market Act II. Het fiche daarover komt binnenkort, en naar aanleiding daarvan zal ik de Kamer informeren. Ik kan er nu nog niet zoveel over zeggen, want ik

weet nog niet precies wat er allemaal in staat. Ik weet wel dat het spoor daarvan onderdeel gaat uitmaken. De Commissie heeft aangekondigd dat zij voorstellen gaat doen voor de verdere liberalisering van het spoor. Die voorstellen komen aan het einde van het jaar. Dan zullen wij daar meteen op reageren en aan de Kamer aangeven hoe wij daarin zitten.

De CDA-fractie heeft een vraag gesteld over TLN en het gelijke speelveld. Wij zijn altijd voor een gelijk speelveld, maar ik denk dat wij morgen dieper moeten ingaan op de vraag aan welke criteria je een en ander moet toetsen.

De D66-fractie vroeg naar het scheepvaartverdrag. D66 is daar voorstander van, maar vraagt ook of er buiten het Europese maritieme terrein meer aandacht komt voor onderwijs en training in het maritieme domein. Er is een mondiaal verdrag, dat nu juist in Europese regels is omgezet. De spelregels gelden ook voor andere landen in ILO-verband. Ik heb begrepen dat inmiddels zo'n 30 landen hebben geratificeerd. Op 20 augustus 2013 treedt het verdrag in werking en dan zullen ook de andere landen daaraan moeten voldoen.

De VVD-fractie heeft mij vooral weer aangesproken over de APK. Mijn inzet daarop heb ik zojuist behandeld.

De luchtvaartonderwerpen zal mijn collega Atsma behandelen.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de gestelde vragen. Er waren inderdaad nogal wat vragen die betrekking hebben op de luchtvaartdossiers die komende maandag ook in de Transportraad aan de orde zullen komen. Voor een deel komen deze ook morgen aan de orde in de Milieuraad, maar dat is door de voorzitter inmiddels al gemeld.

Eigenlijk hebben de meeste fracties een viertal zaken naar voren gebracht. Ik denk dat het verstandig is om die één voor één langs te lopen, waarbij ik probeer de inbreng van de fracties per onderwerp mee te nemen.

Mevrouw Kuiken, de heer Bashir en anderen hebben gewezen op de uitspraak van het Hof. Dit heeft gisteren uitspraak gedaan in de bekende en beruchte discussie rond de vertragingen en de vraag of er wel of geen vergoeding zou moeten worden betaald aan de passagiers. Wij hebben daarover in het verleden vaak met de Kamer van gedachten gewisseld. De heer Bashir zei terecht dat ik een aantal malen heb verwezen naar het belang van deze uitspraak, omdat die naar mijn overtuiging duidelijkheid zou geven. Welnu, de uitspraak heeft inderdaad duidelijkheid gegeven. Het is een bevestiging van wat al in eerdere rechtszaken is uitgesproken. Er is nu geen beroep meer mogelijk. De uitspraak houdt in dat maatschappijen zijn gehouden om bij substantiële vertragingen vergoedingen te betalen aan de passagiers. De hoogte van de bedragen verschilt. Deze hangt af van de afstand die je aflegt of van het aantal uren vertraging. De gegevens zijn gemakkelijk via het internet te vinden. Gemakshalve verwijs ik de heer Bashir naar de website van onze eigen Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daarop is heel goed aangegeven hoe het sanctiemechanisme in de praktijk kan uitwerken.

Er is discussie over de vraag wat overmacht is. Daarop wordt in de uitspraak niet ingegaan, omdat de Commissie heeft aangegeven dat zij aan het einde van dit jaar in het kader van de evaluatie van deze richtlijn met name op het onderwerp overmacht zal ingaan. Afgelopen weekend heb ik zelf ervaren wat overmacht kan zijn. Wij vertrokken te laat omdat een vliegtuig door een staking, ik geloof in Griekenland, aan de grond bleef staan. Vervolgens was het systeem ontworpen. Is dat nu overmacht? Over dat soort voorbeelden is heel veel discussie. Wij vinden het erg belangrijk dat er duidelijkheid komt, omdat het nu nog steeds een soort «black box» is. Slecht weer, een aswolk, storm, pech van een vliegtuig; is dat overmacht, ja of nee? Eén ding is helder: het Hof heeft bevestigd wat in eerdere instantie ook is uitgesproken. Tegen mevrouw Kuiken zeg ik dat dit betekent dat passagiers die vertraging hebben opgelopen, recht hebben op een vergoeding. Iedereen moet dit recht wel claimen, maar de

maatschappijen zijn gehouden om te betalen. Ik heb niet anders begrepen dan dat maatschappijen deze uitspraak zullen respecteren. Tegen de heer Bashir zeg ik dat wij natuurlijk wel even moeten afwachten hoe het in de praktijk gaat uitpakken, maar ik ga ervan uit dat men zal doen waartoe men volgens de rechterlijke uitspraak gehouden is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Hoe wordt de handhaving geregeld? Een aantal maatschappijen betaalde al keurig geld uit op het moment dat er sprake was van vertraging, terwijl andere maatschappijen daar lak aan hadden. Op het moment dat er niet wordt gehandhaafd, is er nog steeds sprake van een escape. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat wij moeten wachten tot helemaal helder is wat overmacht is, voordat passagiers kunnen claimen. Het moet met name helder zijn voor die maatschappijen die de hand lichten met de vergoeding. Hoe zit het nu met zaken die al speelden voor de uitspraak van het Europese Hof van gisteren? Er zijn natuurlijk mensen aan het lijntje gehouden, in afwachting van een uitspraak, terwijl er in 2009 al een uitspraak is gedaan dat recht bestaat op vergoeding bij vertraging, of je daar nu voor of tegen bent.

Staatssecretaris **Atsma**: U zult mij vergeven dat de uitspraak nog niet tot in detail is bestudeerd, maar één ding is zeker, de ILT wordt geacht te handhaven. Als er sprake is van onwilligheid, is er op basis van deze uitspraak volstreekte duidelijkheid. De maatschappijen hebben al aangegeven dat zij de uitspraak zullen respecteren, dus ik verwacht dat dit in de praktijk ook gaat gebeuren. In de uitspraak van gisteren is opgenomen dat er sprake is van terugwerkende kracht tot 2005. Alle gevallen vanaf 2005 vallen dus onder het regime van deze uitspraak. Iemand die vindt dat hem ten onrechte een vergoeding is geweigerd, kan opnieuw een claim indienen. Die wordt dan opnieuw beoordeeld. Er zijn ook onterechte claims ingediend; laten wij daar ook volstrekt helder in zijn. Niet elke claim wordt gehonoreerd. Daarom verzoek ik u, de maatschappijen en de ILT even de gelegenheid te geven om de impact van deze uitspraak verder in eigen wet- en regelgeving en in eigen voorschriften mee te wegen. Onze eigen ILT heeft overigens al een beleidsregel opgesteld op basis van de laatste stand van zaken. De ILT speelt er dus op in. Zoals u weet, heeft de ILT elke passagier die zei dat hij of zij vertraging heeft opgelopen, een advies gegeven over de vraag of men wel of geen kans van slagen zou hebben. Wij hebben hierover eerder van gedachten gewisseld. Dit is de staande praktijk, en ik denk dat door deze uitspraak de passagiers nog blijer zullen zijn met het advies van de ILT.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat is heel helder. Het geldt dus met terugwerkende kracht, de maatschappijen zijn eraan gehouden en de inspectie speelt een rol op dit gebied. Het heeft inderdaad even wat tijd nodig, maar ik zou over een maand of drie toch wel willen weten hoe het gaat met de naleving van het arrest, met name wat betreft de maatschappijen die er nu een handje van hebben om wat minder kritisch te zijn. In de tweede plaats zitten de maatschappijen natuurlijk steeds met de vraag wat nu precies overmacht is. Zij moeten zo snel mogelijk helderheid hebben. Daarom zou ik van de staatssecretaris in dezelfde rapportage willen vernemen wat zijn inzet gaat worden ten aanzien van het helder maken van de vraag wanneer er nu wel of geen sprake is van overmacht.

Staatssecretaris **Atsma**: Het laatste kan inderdaad pas binnen een aantal maanden, omdat in december de evaluatie van de Europese Commissie rond het thema overmacht tot ons komt. Als u zegt «voor het tweede kwartaal», dan denk ik dat dit alleszins redelijk is. Dan kunnen wij de impact van de evaluatie van het overmachtbeginsel meenemen. Met «voor het tweede kwartaal» bedoel ik uiterlijk de laatste dag van het eerste kwartaal, en zoveel eerder als mogelijk is.

De **voorzitter**: Dan hebben wij het over maart.

Staatssecretaris **Atsma**: De overmachtevaluatie is toegezegd voor december. Laat het begin januari zijn dat wij die binnen hebben, dan moeten wij die even bekijken en er met de betrokkenen overleg over voeren. Uiterlijk in februari of maart moet een en ander dan naar de Kamer komen, met het antwoord op de andere vragen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Laat ik dan februari zeggen, maar dan hebben wij helderheid voor de passagiers hoe een en ander uitwerkt, maar ook helderheid voor de luchtvaartmaatschappijen. Dat is in ieders belang.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik weet dat februari volgend jaar misschien een dag langer is, dus daar kan ik in meegaan.

De **voorzitter**: Deze toezegging noteren wij.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De uitspraak van het Hof is in het belang van de passagiers, dat is helder, maar ook in het belang van de luchtvaartmaatschappijen. Zoals ik aangaf, zijn duidelijke, eerlijke en werkbare regels belangrijk. Wordt de Kamer in een standaardrapportage geïnformeerd over de evaluatie van de uitzonderlijke situatie? De datum is inmiddels geprikt en dat is heel mooi, maar in welke vorm wordt de stand van zaken van de evaluatie aan de Kamer gepresenteerd?

De ILT is belast met de handhaving, maar welke rol hebt u als staatssecretaris te vervullen? Gaat u nog met een aantal partijen om de tafel zitten? Of is het nu aan de inspectie om de uitspraak van het Hof uit te voeren, waarbij wij in februari wel zien wat eruit komt?

Staatssecretaris **Atsma**: Wij hebben de inspectie niet voor niets. Die is onafhankelijk in haar opereren. De uitspraak is volstrekt helder. De maatschappijen weten waar zij aan toe zijn en ik ga ervan uit dat zij de uitspraak respecteren. Ik zie daarin voor mijzelf nu niet direct meer een rol weggelegd. Het is allemaal klip en klaar. Wij hebben er uit en te na over gesproken en heel uitgebreid met de Kamer van gedachten gewisseld over een aantal andere suggesties die de afgelopen jaren op tafel zijn gekomen. Dit is een volstrekt heldere en duidelijke uitspraak. De inspectie is nu aan zet als het gaat om de handhaving. De inspectie gaat ook door met het adviseren van de passagiers. Dat kan verstandig en handig zijn. Nogmaals, de maatschappijen weten waar zij aan toe zijn. Met betrekking tot de vraag hoe over een en ander wordt gecommuniceerd met de Kamer zeg ik: dat gaat in dit geval via het gebruikelijke BNC-fiche. Wij zullen daarop natuurlijk ons eigen commentaar geven, in de door de mevrouw Kuiken gevraagde rapportage. Daarom had ik juist de desbetreffende koppeling gelegd. Volgens mij is de Kamer dan helemaal bij op dit punt.

De heer **Bashir** (SP): De uitspraak is inderdaad heel duidelijk, maar ik bespeur ook heel erg onterecht enthousiasme bij de staatssecretaris. Wij weten dat luchtvaartmaatschappijen tot nu toe heel terughoudend zijn met het verstrekken van een vergoeding, ook al hebben de passagiers daar recht op. Volgens mij is op dit gebied een taak weggelegd voor de inspectie. Als passagiers iedere keer naar de rechter moeten om een vergoeding te krijgen, zou ik zeggen dat de inspectie gewoon moet optreden en boetes moet uitdelen. Is de staatssecretaris het daarmee eens?

Staatssecretaris **Atsma**: De afweging is dan wel of je maatschappijen dubbel moet straffen. Zij moeten aan de passagiers betalen, maar daarnaast zouden zij volgens u ook nog een last onder dwangsom opgelegd moeten krijgen. Ik vind dat het iets te kort door de bocht is om

dat laatste toe te zeggen. De uitspraak van het Hof is helder en daar hebben de maatschappijen zich aan te houden, zoals elk bedrijf zich aan de wet- en regelgeving heeft te houden. Dat geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen. Laten wij nu even afwachten hoe men hiermee omgaat. De uitspraak is van 27 uur geleden. Ik vind dat wij die ook even moeten laten indalen. Men heeft ongetwijfeld wel nagedacht over de consequenties en daarom was ik blij dat in elk geval een aantal maatschappijen heeft aangegeven de uitspraak te zullen respecteren. Daarin moet je ook vertrouwen willen hebben. Voordat wij nu dubbelop met een sanctiebeleid beginnen, moeten wij wel weten wat dat betekent.

De heer **Bashir** (SP): Eerder waren er ook uitspraken van de rechter. De uitspraak van het Hof is daarvan alleen maar een bevestiging. Ik begrijp wel dat de staatssecretaris nu even wil wachten, maar laten wij hier nu duidelijk hebben gemaakt dat, als luchtvaartmaatschappijen blijven weigeren, of als wij straks een discussie krijgen over overmacht, er zeker een taak voor de inspectie is weggelegd om een last onder dwangsom op te leggen of boetes uit te delen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik sluit niets uit, zoals ik al heb aangegeven. Maar het eerste moeten wij eerst doen. Daarna zien wij wel verder. De uitspraak was helder en de schrik is hier en daar wel degelijk geland, zo heb ik begrepen.

Mevrouw Kuiken, maar ook de heer De Rouwe, de heer Elias en anderen hebben gevraagd naar de slots. Hoe pakt het beleid op dit punt uit? Willen wij dit allemaal wel? De regering heeft zich vanaf het begin op het standpunt gesteld dat het invullen van de slots tot de nationale autonomie van de lidstaten moet blijven behoren. Daar begint het mee. Wij vinden het wel goed dat er algemene spelregels komen, zodat iedereen binnen Europa zich op dezelfde wijze moet houden aan bepalingen rond slots voor starts en landingen. Dit betekent dat Nederland baas in eigen huis blijft, maar wij weten dat er op Europees niveau een vergelijkbaar stramien is waaraan iedereen zich moet houden. In Nederland ziet de slotcoördinator daarop toe. Die is er niet voor niets. Hij houdt ook in de gaten – zeg ik tegen de Kamerleden die suggereerden dat je gemakkelijk slots zou kunnen laten liggen – dat slots daadwerkelijk worden gebruikt en dat er niet met lege vliegtuigen wordt gevlogen. Dat lijkt mij sowieso niet verstandig, zeg ik de heer Bashir na. Geen enkele maatschappij zal dat ook doen. Het uitgangspunt is het bestaande gebruik. Men kan meer slots krijgen op het moment dat men kan aantonen dat men die nodig heeft. Het selectiviteitsprincipe komt niet in gevaar, zeg ik tegen de fractie van D66. Daar is geen discussie over. Bovendien is juist de slotcoördinator degene die erop kan toezien dat bijvoorbeeld het intercontinentale verkeer wordt ingeleverd ten gunste van een leasurevlucht of andere vluchtactiviteit. Ook dat is hiermee gewaarborgd.

Ten slotte kom ik op de handel in slots. Heathrow werd genoemd als een voorbeeld van een luchthaven waar gehandeld wordt in slots. Ook in Nederland gebeurt dat al. Op zichzelf genomen behoeft dat geen enkel probleem te zijn. Het leidt niet tot kostenverhoging. Sterker, als ik zie wat de maatschappijen tot nu toe hebben gezegd en geschreven over kostenverhogende factoren in algemene zin, of het nu de vliegtaks of iets anders is, dan geloof ik dat, gezien de marges op een stoel, niemand erop zit te wachten om via de handel in slots te komen tot een verhoging van de kosten. Het kan wel zo zijn dat er in onderling overleg wordt gehandeld. Voor zover ik mij heb laten informeren, gebeurt dat op dit moment al op kleine schaal. De verwachting is niet dat het op grote schaal zal gebeuren, vooral omdat in de Nederlandse situatie wel duidelijk is wie de grootverbruiker is van het aantal slots. In Europa is er overigens een breed draagvlak voor deze benadering, omdat de autonomie van de lidstaten niet in het geding is.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is niet helemaal helder wat dit nu precies behelst, dus vandaar dat ik het graag exact wil weten. Ik wil het nog even over de vijf aangesloten slotseries hebben en het principe «use it or lose it».

Dat gaat niet alleen over die 80 of 20%-regeling maar vooral ook om de aaneengesloten periode in het jaar waarin het gebruik is toegestaan. Kan de staatssecretaris daar nog even op ingaan?

Staatssecretaris **Atsma**: In de oude systematiek verandert er niets in vergelijking met wat nu is afgesproken. Die systematiek blijft gelijk, mede op basis van de Nederlandse inbreng. De zorgen van sommige maatschappijen op dit punt delen wij dus niet.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): U zegt dat er nu ook al wordt gehandeld in slots. Feitelijk is dat anders dan op Heathrow. Dit wordt door sommigen weer anders ervaren. Dus wat is nu feitelijk het verschil, dan wel de overeenkomst met de huidige situatie?

Staatssecretaris **Atsma**: Het enige is dat nu wordt vastgelegd dat het mag. Het is het bestendigen van een bestaande praktijk. Als je weet dat het gebeurt en niemand heeft er moeite mee, waarom zou je dat dan niet vastleggen? Ik heb al aangegeven dat het ook in Nederland gebeurt, maar ik geloof niet dat er tot nu toe onregelmatigheden zijn gesignaleerd of zouden kunnen ontstaan.

Een ander Europees gerelateerd onderwerp is genoemd door de heren Elias en De Rouwe, namelijk de geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen. In eerste instantie was de angst, waarover de Kamer ook vanuit Brussel een verduidelijkende brief heeft ontvangen, dat ook in dit geval lidstaten niet meer over hun eigen geluidgerelateerde aanpak op de luchthavens zouden mogen beslissen en dat dus de normstelling uit Brussel zou komen. Dat is allemaal van tafel. Nu wordt slechts bekeken of de procedure die binnen een lidstaat wordt gevolgd bij geluidgerelateerde problematiek voldoende transparant is. Dat is heel belangrijk omdat het lidstaten onderling de verzekering geeft dat dit in alle landen op basis van wetten goed is geregeld en geïmplementeerd. Maar over de invulling van de geluidgerelateerde problematiek bij Schiphol blijft Nederland zelf baas. Ik verwacht dat daarmee ook een zorg is weggenomen die met name de fracties van VVD en D66 in het vorige debat naar voren hebben gebracht. De rechtszekerheid dat er overal sprake is van een transparant systeem is dus verbeterd maar de invulling blijft de eigen verantwoordelijkheid per lidstaat. Ik denk dat daarmee is tegemoetgekomen aan de wens van heel veel landen.

De heer Elias vroeg nog hoe het zit in Europa. Ik denk dat dit verder door alle landen wordt gesteund. Kortom, hier zit geen spanning op, hooguit geluid.

Over de vlieg- en rusttijden zijn mij vragen gesteld. Er is sprake van een aanpassing in positieve zin. Het aantal uren of minuten dat men achter elkaar in de cockpit moet zitten is omlaag gebracht. Dat is op zichzelf een verbetering, die ook is ingegeven door de internationale organisaties. Tegelijkertijd is daaronder een breed medisch dossier gelegd dat wat nu gebeurt verantwoord is. Een aantal vliegers vindt dat het aantal vliegreizen of de vliegtijd nog verder zou moeten worden teruggebracht. Wij sluiten ons aan bij het Europese voorstel, omdat wij vinden dat je ook dit zo veel mogelijk geharmoniseerd moet aanpakken. Wij zijn ook van mening dat het een uitgebalanceerd voorstel is. Ik zeg er overigens nog wel bij dat binnenkort op het ministerie een overleg is gepland met een delegatie van de VNV. Maar het voorstel heeft steun uit Europa en ook van de Nederlandse overheid. Het is een verbetering, niet alleen gelet op de vliegtijd maar ook op de faciliteiten voor alle betrokkenen gedurende de rusttijd.

De **voorzitter**: Mevrouw Kuiken heeft hierover nog een korte vraag, in de hoop daarmee een tweede termijn te voorkomen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Jazeker. Ik heb andere informatie, niet alleen over de vliegtijden maar ook over «ready steady go»-tijden in combinatie met de vliegtijden, namelijk dat het zeker wél een verruiming van de beschikbaarheid is en geen versoering. Dan gaat het echt om de huidige situatie, dus niet over gewenste situaties. Dit is bijna een impasse. Er ligt ook een brief van de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers met een rapport, terwijl men ook in Amerika nu de regels weer heeft verscherpt, terwijl Zweden en andere Scandinavische landen hebben gezegd dat het voorstel van Brussel niet acceptabel is. Dus ik kan niet goed beoordelen wat er nu precies op tafel ligt. Ik wil een reactie van de minister, ook op die brief. Hoe zit het precies? Dit is een vooroverleg, dus ik krijg graag de toezegging dat er nu nog niets definitiefs wordt besloten en dat wij voor de volgende Transportraad goed worden geïnformeerd over wat nu precies de inzet is en wat er precies op tafel ligt, zodat wij daarover een ordentelijk besluit kunnen nemen.

Staatssecretaris **Atsma**: Ik weet niet of de Kamer hierover besluiten neemt, maar de suggestie die u doet is prima, omdat dit volgende week niet op de agenda staat. Het is een advies van de EASA, dus daarmee is ook gezegd wat de status is. Maar het is natuurlijk wel de bedoeling dat wij met dat advies iets gaan doen. Als ik zeg dat er breed draagvlak voor is in Europa, dan is dat op basis van een eerste verkenning. Het is inderdaad een verbetering. Ik blijf dat zeggen. Ik meen dat het aantal uren dat je achter de stuurknuppel mag zitten van elf uur en drie kwartier naar elf uur is teruggebracht. Ik zal zorgen dat u voor de volgende Transportraad dit ter informatie en bespreking meekrijgt, maar het is nu slechts een advies. Wel worden er natuurlijk op korte termijn vervolgstappen aan gegeven. In Amerika zijn de eisen anders. Als wij hier nu afspreken dat wij alles wat in Amerika kan en mag hier ook een-op-een van toepassing verklaren, dan hebben wij een andere discussie. Die discussie wil ik ook wel met u aangaan, maar ik geloof niet dat dat nu de bedoeling is.

De **voorzitter**: Die discussie voer ik liever niet vandaag.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het is mij nog niet helder wat precies het voorstel is ten opzichte van wat er lag. Daarom maak ik ook een voorbehoud. Wij beslissen hier in de Kamer wel wat uw inzet wordt bij zo'n uiteindelijk besluit. Ik vind dat we daarover eerst ordentelijk met elkaar moeten hebben gesproken, zodat u weet met welke boodschap u op pad gaat.

Staatssecretaris **Atsma**: U kent ons en weet ook dat we nooit anders doen. Ik heb al gezegd dat dit volgende week niet op de agenda staat. Op uw vraag probeer ik u te antwoorden waar het advies vandaan komt en wat in ieder geval een van de belangrijke verschillen is met de oude situatie, namelijk dat men minder lang in de cockpit hoeft te zitten, naast een aantal andere verbeteringen. Ik weet dat er kritiek is. We hebben ook nog een gesprek met de Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers. Ik zeg nogmaals toe dat dit daarna ook weer bij u terugkomt voor de volgende Transportraad. Veel meer kan ik niet doen. Daarmee wordt u volgens mij op uw wenken bediend, waarmee ik overigens niet heb gezegd wat de uitkomst is, want daar gaat u zelf over praten. Daarmee zijn de meeste vragen aan de orde geweest, behalve die over het ETS luchtvaart, waarvan mevrouw Kuiken zei: zorg ervoor dat je in Europees verband optrekt. Dat doen wij ook. Nederland heeft hierover een- en andermaal zorgen uitgesproken, niet vanwege het feit dat je in Europa die afspraken hebt gemaakt maar wel vanwege het feit dat je

mondiaal het gelijke speelveld moet weten te waarborgen. Dat is de discussie die op dit moment tussen Europa en de rest van de wereld wordt gevoerd. Die rest van de wereld is groot, zoals men weet. Hierover wordt morgen in de Milieuraad gesproken en maandag in de Trans-portraad.

In november komt de ICAO Council bij elkaar en pas medio volgend jaar komt het congres van de ICAO bij elkaar. Met het oog op dat congres heeft de Europese Commissie alvast een aantal suggesties op tafel gelegd voor het raamwerk waar het gehele ETS wereldwijd aan zou moeten voldoen. Dat is iets wat alleen maar met alle continenten kan worden afgesproken, om het hierover eens te worden. Ik hoop van harte dat dat gebeurt, want dat zou betekenen dat het wereldwijde gelijke speelveld wordt gewaarborgd. Op de vraag of je een-op-een in Europa samen blijft optrekken om dit te realiseren antwoord ik dat dat absoluut het geval is. Dat is ook morgen en volgende week de inzet. Daarbij moeten wij er natuurlijk continu voor waken dat Europa en Nederland in het bijzonder niet op grote achterstand worden geplaatst, ook omdat grote landen die veel op Europa en Nederland vliegen pertinent niet willen meewerken aan het ETS en suggesties hebben gedaan die u ook kent. Dat is onze zorg en ik weet dat die ook de uwe is.

De voorzitter: Is er behoefte aan een tweede termijn?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Een vraag van mij die is blijven liggen betreft het consumentenbeleid rond de luchtvaart. Recent was rond de verordening voor consumentenrechten in het nieuws dat Ryanair gebruikmaakt van verplichte verzekeringen bij het boeken van een ticket. De opt-outregeling uit verordening 1008/2008 wordt op dit moment overtreden door Ryanair. Gaat de inspectie hiernaar ook onderzoek doen of is dat al in gang gezet?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Er is een vraag van mij blijven liggen, namelijk de vraag of de staatssecretaris ons kan bijpraten over de andere projecten onder de paraplu van Single European Sky.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Bij Ryanair kun je die optie afvinken, dus er is geen verplichting. Je moet alleen goed opletten als je boekt, maar dat is een ander verhaal. De details hiervan ken ik niet, maar je kunt reizen zonder dat je verplicht wordt een verzekering te nemen, dan moet je alleen iets afvinken.

Over de APK heeft de minister het krachtenveld geschetst. Ik zou haar het motto willen meegeven: «divido et impera», en dan bekijken waar wij komen. Wil zij ook op metaniveau met de Commissie spreken om dit van tafel te krijgen? De Commissie moet niet met voorstellen komen, juist in het belang van draagvlak voor de nuttige dingen die Europa doet, waar niemand op zit te wachten. Er is een zekere Eurosceptis in Nederland, om het voorzichtig te formuleren. Waarom zou die tijdens de Commissie nu juist worden gevoerd? Dat is het laatste wat wij moeten hebben. Zou de minister dit punt daarom ook nadrukkelijk in metacommunicatieve zin willen meenemen?

De voorzitter: Ik wil beginnen met het metapunt over de Eurosceptis bij de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:** Eurosceptis bij de minister is er niet, maar ik wil hierop wel antwoorden. Ik vind dit inderdaad een goed punt om in te brengen. Wij zijn er ook mee bezig. Ik ben samen met Groot-Brittannië op dit moment aan het bekijken hoe wij al bestaande regelgeving, waarin heel veel administratieve lasten zitten, zouden kunnen terugbrengen. Dus eigenlijk zijn wij de Commissie aan het

opvoeden om de red tape die er vaak inzit te verminderen. Ik zal dit metapunt maken en zorgen dat de Commissie daarbij extra stilstaat. Over de APK heb ik met Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, België en Spanje afgesproken dat wij vooraf de intenties uitwisselen en afstemmen en dat wij dus ook zullen kijken hoe wij de interventies in het debat goed zullen plannen. In ieder geval met deze landen heb ik al overeenstemming over een richtlijn in plaats van een verordening, dus dan moeten wij nu nog de andere landen daarin meekrijgen. Dan ziet u dus een beetje hoe wij al aan het lobbyen zijn en proberen iedereen zo veel mogelijk mee te krijgen.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. De vraag van de heer De Rouwe over het kruisje dat je moet uitzetten vanwege de verzekering bij een maatschappij valt eigenlijk onder een andere verordening die de prijstransparantie regelt. Dit valt in eerste instantie onder de Consumentenautoriteit. De Commissie heeft hier heel recent nog naar gekeken. Het lijkt mij verstandig dat wij dit ook in de brief die is toegezegd meenemen. Dan bent u ook daarover volledig geïnformeerd. U zou dit ook bij de Consumentenautoriteit kunnen neerleggen, maar de Commissie kijkt hiernaar ook in het kader van de andere discussie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ook de Consumentenbond heeft hiervan al een paar melding gemaakt. Ik vraag het kabinet om ook de Consumentenautoriteit hierop te wijzen en te vragen om hiernaar onderzoek te doen, omdat die autoriteit juist voor dit soort overtredingen is ingesteld.

Staatssecretaris **Atsma**: U weet dat het kabinet altijd met één mond spreekt. Ik zeg u toe dat wij deze suggestie zullen doorleiden naar het ministerie van EL&I. Daar komt dit ongetwijfeld in het juiste postvak. Het signaal is volstrekt helder. Ik had al gezegd dat dit eigenlijk bij de Consumentenautoriteit hoort, dus ik zal het bij de collega's onder de aandacht brengen.

Excuus aan mevrouw Hachchi over haar vraag met betrekking tot de SES, de Single European Sky. Ik had daar niet op geantwoord omdat ik moest nadenken wat ik er op dit moment van zou kunnen zeggen. Ook ik vind dat het tot dat ene luchtruim komen soms wel eens wat sneller zou mogen gaan. Dat gevoel hebben wij volgens mij allemaal. Maar we weten ook hoe weerbarstig het is als je militair en civiel gebruik op elkaar moeten afstemmen. In Noordwest-Europees verband is tussen Luxemburg, Zwitserland, Frankrijk, België, Duitsland en Nederland twee jaar geleden de FABEC-overeenkomst gesloten. Op korte termijn zal ook vanuit de FABEC-landen de Europese Commissie worden geïnformeerd hoezeer er schot in de zaak zit. Ik heb eerder aangegeven dat juist daardoor dat ene luchtruim binnen handbereik komt. Dit is niet alleen belangrijk voor maatschappijen omdat de vliegafstanden korter worden, maar ook voor passagiers omdat de vliegduur aanmerkelijk kan worden verkort. Het is verder van belang voor het prijskaartje, omdat dat mogelijkwerijs goedkoper wordt, en het is niet in de laatste plaats ook van belang voor het milieu omdat alleen al daardoor in FABEC-verband de CO²-reductie met 10% tot 15% zal teruglopen. Dat is de laatste stand van zaken betreffende de SES.

De Kamer is heel recent door mij geïnformeerd over de mogelijkheden die we nu hebben boven Lelystad, waarbij er ook sprake is van samenwerking. De «Single Dutch Sky», zal ik maar zeggen, als onderdeelje van het SES. We hebben daar gelukkig de laatste anderhalf jaar stappen in kunnen zetten.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van dit AO. De griffier heeft een mededeling en twee toezeggingen genoteerd. De minister had het in de introductie al over het werkprogramma van de

Commissie. Daarover spreken wij als commissie op 7 november in de procedurevergadering.

De toezeggingen lees ik even voor:

- In februari 2013 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de definitie van het begrip «overmacht» uit de denied boarding compensation verordening en over de naleving van het Sturgeon-arrest.
- Voorafgaand aan het volgende AO Transportraad wordt de Kamer nader geïnformeerd over het Europese voorstel voor de vlieg- en rusttijdenregeling.

Sluiting 14.22 uur.