

Vergaderjaar 2012–2013

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 430**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 17 juli 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 5 juni 2013 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **de Transportraad d.d. 10 juni**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,  
Knops

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

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

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, De Graaf, Hachchi, Kuiken en De Rouwe,

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

Aanvang 13.00 uur.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom. De spreektijd is vier minuten per fractie. Alle leden hebben recht op twee interrupties. We hebben tot 15.00 uur de tijd, maar wij hoeven die tijd natuurlijk niet vol te maken. De heer De Rouwe heeft aangegeven dat hij de vergadering om 14.00 uur moet verlaten. Ik geef hem daarom als eerste het woord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil vier punten aan de orde stellen. Ik sla daarmee enkele onderwerpen over, maar gezien de tijd moet je keuzes maken. Ik begin met de cabotage. Het CDA ziet in dat dit land heel groot is geworden met de vrije markt. Ik denk aan onze luchtvaart, die daar veel plezier van heeft gehad. Ik denk ook aan alles wat er gebeurt op de binnenwateren en op zee. Maar wij zien ook steeds vaker de andere kant van cabotage in het transport. Er is een ongelijk speelveld vanuit de MOE-landen. Dat maakt dat mijn fractie er kritischer over begint te worden. Wij vinden het goed dat hierbij een pas op de plaats wordt gemaakt. Wij zien dat de Europese Commissie een aantal opties heeft bekeken. Ze gaan alle vijf uit van verruiming. Mijn fractie mist een zesde optie, namelijk de regels laten zoals ze zijn. In feite missen wij ook een zevende optie: het terugschroeven van de regels. Wat ons betreft zijn er twee uitgangspunten bij cabotage. Wij willen de markt het liefst zo veel mogelijk zijn werk laten doen. Daar geloven wij oprecht in, maar het moet wel op een gelijk speelveld. Dat laatste zorgt voor die pas op de plaats. Deelt de minister die mening met ons. Welke pas op de plaats zou in haar ogen moeten worden gemaakt?

Een terugkerend punt is het verschil in en het gebrek aan handhaving. Dat komt ook regelmatig in dit overleg terug. Ik ben benieuwd welke agendapunten de minister op dit punt ziet met haar collega's. Waar kunnen verschillen van inzicht ontstaan en wat is de Nederlandse inzet daarbij?

Graag aandacht voor de 28 dagenregeling bij de rij- en rusttijden. Er zijn constructief klinkende voorstellen gedaan om die regeling in EU-verband te schrappen en om te vormen naar zeven regels. De 28 dagenregeling moet in de verschillende landen worden bekeken en gecontroleerd. Graag een reactie van de minister. Het uniform handhaven komt ook steeds terug. Welke stappen worden in het komende overleg gezet?

Ik heb met een aantal chauffeurs over de rij- en rusttijden gesproken. Ik was er niet scherp van op de hoogte, maar ik heb mij verdiept in de Code 95, een code die aan chauffeurs vraagt om goed opgeleid te zijn. Ik vind dat wij met z'n allen moeten bekijken hoe je mensen goed kunt opleiden. Je moet ze af en toe even laten terugkomen, zeker als het gaat om transport. Gelukkig gebeuren er ontzettend weinig ongevallen, maar als het een keer misgaat, zijn de gevolgen groter dan met een gewoon peugeotje. Dat moeten wij met z'n allen erkennen. Moeten wij de opleidingseisen van Code 95 nog eens tegen het licht houden? Moeten wij die misschien herzien en bekijken hoe effectief en efficiënt de code is? Ik ben gewoon benieuwd naar het standpunt van de minister hierover. Dat hoeft misschien niet helemaal tot in detail. Misschien kunnen wij er op een later moment op terugkomen. De minister hoort dat ik hier niet alles van weet, maar ik wil er wel een keer over van gedachten wisselen.

De heer **De Graaf** (PVV): Begrijp ik dat de heer De Rouwe van de minister wil horen of Code 95 misschien helemaal in de prullenbak moet, omdat de code niets toevoegt aan de eisen die in Nederland aan een diploma worden gesteld? Is het niet een overbodige exercitie om die Code 95-procedure hier helemaal af te ronden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik merk dat ik met dezelfde chauffeurs gesproken heb als de heer De Graaf. Ik hoor bij veel chauffeurs twee dingen. Ten eerste plaatsen zij oprecht vraagtekens bij de efficiëntie en effectiviteit. Is het niet gewoon geldklopperij? Geen misverstand daarover, daar vinden wij elkaar, maar ik wil die vraag gewoon eens bespreken. Als blijkt dat de code geen toegevoegde waarde heeft, dan ben ik de eerste, of na de heer De Graaf de tweede, om hem af te schaffen. Ik hoor echter ook andere geluiden. Als het een opleiding is waar men echt wat aan heeft en waar men zijn vak sterker van maakt, dan is het prima. Laten wij het eens agenderen. Ik sta open voor aanpassing of afschaffing, maar zover ben ik nog niet. Ik zeg niet op voorhand dat wij de code coûte que coûte in de lucht moeten houden. Anders had ik het punt hier vandaag niet aangekaart.

De ANWB heeft een mooie notitie geschreven over duidelijke regels bij bagageverlies in de luchtvaart. Kent het ministerie de notitie en de inzet van de ANWB op dit punt en wat is haar reactie?

Mijn laatste punt betreft de traditionele zeevaart. Het CDA en andere partijen hebben heel vaak aandacht gevraagd voor het erkennen door Denemarken en Duitsland van certificaten van onze schippers. In het verleden heeft het ministerie toegezegd de juridische procedure op dit punt te steunen. De betrokken groep is daarmee aan de slag gegaan en heeft de procedure ook gesteund. Heel veel dank daarvoor, maar de procedure loopt nog steeds. Er is nog geen oplossing. Nu bereiken ons berichten dat het ministerie zijn financiële steun intrekt. Ik roep de minister op om dat niet te doen. Wij zijn dit proces met z'n allen begonnen. Laten wij het ook met z'n allen afronden. Graag een reactie van de minister op onze noodkreet.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik ga vandaag in op de luchtvaartpassagiersrechten, het vierde spoorpakket en het Belgische tolvignet. De luchtvaartpassagiersrechten staan terecht op de agenda. Vertraging en annuleringen leiden altijd tot veel frustratie en zelden tot goede oplossingen. Vrij recent heb ik het ook zelf weer mogen ervaren. Er ligt een verbetervoorstel van de Europese Commissie. Vertraagde passagiers krijgen minder snel compensatie, het concept «overmacht» wordt ingeperkt en de klachtenprocedures worden verbeterd. Wat mijn fractie betreft kan het beter. D66 snapt dat de termijn voor compensatie wordt aangepast, maar wil voor vluchten binnen de EU vasthouden aan een termijn van drie uur. Zulke vluchten worden vaak gemaakt voor een trip van enkele dagen. Een dagdeel vertraging is dan gewoon te veel. Voor lange intercontinentale vluchten stelt D66 een termijn van zes uur voor. Voor de buitengewone omstandigheden kan een betere afbakening worden gekozen. Ik maak mij er zorgen over dat er een niet-limitatieve lijst bestaat. Het gaat te ver om die hele lijst te schrappen, maar op deze manier zullen er nog steeds heel wat problemen naar het Europese Hof gaan om alsnog duidelijkheid te krijgen. Het belangrijkste is de handhaving. Nu moeten mensen zich richten tot de luchtvaartmaatschappij om vervolgens een briefwisseling met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op te starten. Ik denk dat dat mensen afschrikt om hun recht te halen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Mijn fractie wil een standaardformulier op de websites van luchtvaartmaatschappijen. Ik vraag de minister om een uitgebreide reactie op de drie punten. Mijn fractie is blij met de voorstellen inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart, maar ik heb er nog wel een vraag over. Vallen ook de

incidenten door verontreinigde lucht of door giftige stoffen in de lucht hieronder? Zo niet, dan nodig ik de minister uit om de toezegging te doen dit alsnog voor te stellen.

Ik ga kort in op het vierde spoorpakket. In juli zal de Kamer hierover met de staatssecretaris debatteren, maar kan de minister ons vandaag meer vertellen over de standpunten binnen de Raad over de openbare aanbesteding van het binnenlands passagiersvervoer?

Al eerder heeft D66 zijn zorgen geuit over de gevolgen van de invoering van het Belgische tolvijsnet voor inwoners van de grensregio, toeristen en mensen die door werk regelmatig naar België reizen. De minister heeft ons nog niet gerustgesteld. Ik zou graag willen dat zij niet wacht op het voorstel van de Belgen, maar dat zij actief meedenkt over een oplossing. Dat geldt ook voor de kilometerheffing. De minister zegt: dat doen wij niet; over en uit. Zou het niet beter zijn om mee te denken, voordat er straks een panklaar voorstel ligt waarover alsnog met de Belgen moet worden gesproken? Wat is de inzet van de minister in het overleg met de drie gewesten? Kan zij toezeggen dat zij de Kamer zal informeren over de uitkomsten hiervan?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. In het AO over verkeersveiligheid van een tijdje terug heb ik namens de PVV voorstellen gedaan om het leven en het werken van Nederlandse truckers weer op een normale manier mogelijk te maken. Gisteren heb ik op de site van RTV Utrecht gezien dat er acties zijn geweest op een aantal snelwegen. Ik krijg steeds meer signalen van truckers die gestopt zijn, die ontslagen zijn of die ermee willen stoppen vanwege de slechte handhaving rond gevaarlijke stoffen, wantoestanden en demotivatie door banenverlies, inkomensverlies en EU-regelgeving. Ik ben blij dat de minister wil kijken naar andere manieren om de rij- en rusttijden in te richten, zoals zij vorige keer heeft toegezegd. Ik heb verwezen naar de Amerikaanse wet inzake rij- en rusttijden. Na onderzoek is mij gebleken dat de Canadese wet nog iets beter in elkaar zit. Daarin zit nog een extra flexibel uurtje. Er zijn echt zaken die onze truckers het leven zuur maken.

De heer De Rouwe sprak al over Code 95. Wat ons betreft wordt die afgeschaft, omdat het Nederlandse diploma al streng genoeg is. Er komen geluiden uit de markt dat in Oost-Europa Code 95 net als een vrachtwagenchauffeursdiploma en een rijbewijs te koop is of via een heel makkelijk examen binnen vijf minuten te regelen valt. Er is corruptie, waarover wij steeds meer berichten krijgen. Wil de minister zich inzetten om Code 95 gewoon af te schaffen? Het levert Nederlandse chauffeurs niets extra's op dan alleen extra kosten en meer tijdsinvestering. Daarnaast is er nog een logistiek probleem. Iedereen die de code nog niet heeft, moet voor 2015 beginnen met de cursus van 35 uur. Dat betekent dat het onmogelijk is dat iedereen het haalt. Hoe zal de minister dan handhaven? Mogen deze mensen dan de weg niet meer op? Door wie worden zij dan vervangen? Weer door kenniswerkers uit de Filipijnen of mensen uit Oost-Europa? In het AO over verkeersveiligheid gaf de minister aan niet van zins te zijn om meer controleurs of inspecteurs vanuit de ILT aan te stellen. Ik wil dat zij deze gordiaanse knoop voor ons ontwart. Ik vraag ook de andere partijen om nuchter naar die Code 95 te kijken en met ons te concluderen dat het echt geen zin heeft om ermee door te gaan.

Ook namens het CDA is al even gesproken over de cabotage. In de sector is er veel onduidelijkheid en ontevredenheid. Mensen weten niet waar zij aan toe zijn. Ook de belangenorganisaties laten verschillende geluiden horen. Is die cabotageregeling van maximaal zeven dagen en drie ritjes per week al in de Nederlandse wet verankerd of gebeurt dat per 1 juli? Wij hebben dit zelf niet kunnen vinden. De truckers zitten op die verankering te wachten, omdat het duidelijkheid geeft. Dan weten zij waar zij aan toe zijn en kan er gehandhaafd worden. De minister schreef in haar brief over «het inzetten op eenduidige interpretatie en handhaving van de

cabotage». Vrijgeven was volgens haar pas mogelijk als er sprake is van gelijke sociale condities in de transportsector in de EU. Dat gaat een heel andere kant op, dat gaat naar totaal vrijgeven, naar liberalisering. Nou zijn wij ook liberalen, echte ambachtsliberalen, maar enige regulering is niet verkeerd. Dat is ook in Amerika zo. Wat verstaat de minister onder «gelijke sociale condities»? Is dit een utopisch droombeeld of een hard, realistisch beeld? In Noord-Italië zeggen bewoners dat bij Orvieto Egypte begint. Als je de verschillen daar bekijkt, dan is dat ook wel een klein beetje zo. Er is binnen één land al zo veel verschil. Binnen de EU zijn er nog veel meer verschillen.

De **voorzitter**: Mag ik u vragen om af te ronden?

De heer **De Graaf** (PVV): In het vorige AO heb ik gevraagd om het stelen van boetes door de Fransen aan te pakken. Ook de PvdA stond daar heel welwillend tegenover. De minister zei dat zij al keek naar standaardisatie in de EU. Niet dat wij daar zo'n voorstander van zijn, maar wij willen niet dat wij die bodemloze half- en bijna heelfailliete put vullen met boetes van onze truckers. Graag een reactie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik hoorde daarnet mijn buurman van de PVV zeggen dat hij erg liberaal is. Ik zat op het puntje van mijn stoel en dacht: nou krijgen wij het. In de interne markt van de EU is het ongelofelijk belangrijk dat er bij alle vormen van transport een level playing field is. Wij kennen nu de Maut in Duitsland. Ik hoorde iemand al iets zeggen over het Belgische wegvignet. Wij moeten ervoor zorgen dat wij het vervoer onder gelijke voorwaarden regelen.

Wat de cabotageregeling betreft sluit ik mij korthedshalve aan bij de heer De Rouwe van het CDA. Als liberaal moet je dit willen vrijgeven, maar er is geen sprake van een level playing field in Europa. Je moet dus ook de sociale condities gelijk trekken.

Wij staan positief tegenover het vierde spoorpakket. De interoperabiliteit mag echter niet tot een verzwaring van administratieve lasten leiden. Hoe gaat de regering dat controleren? Kunnen wij dat misschien ook losweken uit het vierde spoorpakket? Kunnen wij er niet voor zorgen dat wij eerst die interoperabiliteit regelen voordat wij met de rest van het vierde spoorpakket aan de gang gaan? Een level playing field is ook op het spoor van groot belang. Wij moeten overal hetzelfde veiligheidssysteem hebben en dezelfde controles. Daarbij moeten wij wel op die administratieve lasten letten. Ik waarschuw dat Duitsland geen scheiding heeft tussen beheerder en vervoerder. De Duitsers hebben daar in Brussel goed voor gelobbyd, want Brussel zegt nu dat er best een Chinese wall mag zijn. Dan weet je in ieder geval één ding zeker: het spoorvervoer in Duitsland zal nooit worden vrijgegeven. Pas daarvoor op. Ook daar moeten beheer en vervoer gescheiden worden. Anders maken wij en andere vervoerders nooit een schijn van kans op het Duitse spoor. Wij zijn als VVD voorstander van het vrijgeven van het binnenlands spoorvervoer, maar wel onder gelijke regels en voorwaarden in heel Europa.

Ik kom op de scheepvaart. Er ligt een voorstel voor om de uitvoerings- en handhavingsmechanismen ten aanzien van de vereisten voor scheepsuitrusting te vereenvoudigen. Wij moeten daarbij aansluiting zoeken bij de International Maritime Organization (IMO). Dan wordt het wereldwijd geregeld. Wij moeten als Europa daarin niet voorop willen lopen. Ook de proportionaliteit is hierbij van belang: doel versus kosten. Hoe denken wij dit te kunnen waarborgen?

Er ligt een initiatief herziening veiligheid passagiersschepen. Is dit regelgeving naar aanleiding van de ramp vorig jaar bij Kroatië? Slaan wij daar niet in door? Wij moeten ons niet verlagen tot incidentenpolitiek. Vanochtend heb ik gesproken met de reders. De zwavelrichtlijn, die per 1 januari 2015 moet ingaan, stelt heel vergaande eisen aan schepen.

Technisch kunnen ze het niet eens voor elkaar krijgen om aan die richtlijn te voldoen. Er moet veel worden geïnvesteerd in die scrubbers, die voorkomen dat je te veel zwavel uitstoot. Is het mogelijk om reders een document te verstrekken waarmee zij in de verschillende havens in Europa kunnen aantonen dat zij gaan investeren? Zoals ik al zei, is het technisch niet mogelijk. Bovendien is het een mega-investering. Je zou bijna moeten denken aan een overgangsrichtlijn, maar goed, wij zijn al ver in de tijd. Kunnen wij dit niet ondervangen met een document? Asbest op schepen wordt ook gecontroleerd, maar Nederland is het enige land dat dergelijke controles uitvoert. Het zou de moeite waard zijn om ook hierbij te streven naar gelijke handhaving op Europees niveau. Nederland moet daarin niet zo sterk vooroplopen. Ik maak nog twee opmerkingen over de luchtvaart ...

De **voorzitter**: U bent ruim over de tijd, dus doe het beknopt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zijn er nog mogelijkheden voor maatwerk voor de vijfurgrens?

De brief over de Connecting Europe Facility (CEF) is aan de agenda toegevoegd. Er is 23,2 miljard euro voor het transportgedeelte gereserveerd. Blijft dat ongewijzigd en komt het ten goede aan de grensoverschrijdende projecten waarvoor het bedoeld is met een duidelijke meerwaarde voor de Europese interne economische structuur en transportverbindingen?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik zal mevrouw De Boer aan iets meer spreektijd helpen. Nu geldt dat drie uur vertraging in de luchtvaart al leidt tot compensatie. De Europese Commissie kiest binnen Europa voor vijf uur. In mijn inbreng heb ik aangegeven dat het verstandig is om vast te houden aan die drie uur, zeker als je bedenkt dat het vaak gaat om korte vluchten. Vijf uur vertraging is een dagdeel. Is de VVD-fractie het met onze fractie eens dat wij moeten vasthouden aan die drie uur?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zit goed naar de aantekeningen van mijn collega te kijken en ik ben blij met deze interruptie, zodat ik kan toelichten wat er werkelijk wordt bedoeld. Toegekende vergoedingen moeten natuurlijk ook worden opgebracht door de passagiers die wél op tijd zijn. Je moet heel zorgvuldig zoeken naar een middenweg. Wij zijn voor compensatie, maar waar ligt de grens? De vergoeding moet gewoon opgebracht worden. Je zou moeten zoeken naar maatwerk. Bij lange vluchten is die vijfurgrens misschien wel terecht, maar voor korte vluchten vervalt iedere aanspraak op een vergoeding. Nogmaals, je zou kunnen zoeken naar een stukje maatwerk. Bij kortere vluchten mag de vertraging dan maximaal wat korter zijn en bij langere vluchten wat langer.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik probeer het iets scherper te krijgen. Mevrouw De Boer komt mij tegemoet met de opmerking dat vijf uur vertraging bij korte vluchten – binnen Europa is dat vaak het geval – toch wel erg lang is. Mag ik het zo vertalen dat ik de VVD-fractie aan mijn zijde vind bij de oproep om de vijf uur die de Europese Commissie voorstelt, af te wijzen en het te houden bij drie uur voor vluchten binnen Europa?

Mevrouw **De Boer** (VVD): In mijn bijdrage heb ik een vraag gesteld aan de minister. Ik weet niet in hoeverre dingen mogelijk zijn. Wij moeten niet het onmogelijke vragen. Wij vragen om iets meer maatwerk. Ik weet niet of dat in beton moet worden gegoten met allerlei moties. Ik wil de reactie van de minister afwachten. Maatwerk zou hierbij op zijn plaats zijn. Terloops merk ik op dat de bagageregeling als erg summier wordt ervaren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de hele tijd de term «maatwerk» en dat wordt steeds anders ingevuld. Wat betekent het? Soms worden nu vergoedingen gegeven die veel verder gaan dan de prijs van het ticket. Dat vind ik niet altijd even realistisch. Ik hoorde mevrouw De Boer ook iets zeggen als: onder de vijf uur geen vergoeding. Dat vind ik ook weer iets te veel «airline». Aan welke kant staat de VVD? Is zij het met ons en met D66 eens dat ook onder de vijf uur een vergoeding moet worden gegeven?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil vasthouden aan de vragen die ik heb gesteld. Ik wacht de reactie van de minister af. Als wij die vraag stellen, is dat ook een richting van denken. Dat geef ik toe, maar ik wil niet vervallen in allerlei toezeggingen alsof ik met uw voorstel akkoord wil gaan. Ik vraag de minister eerst of er mogelijkheden tot compensatie zijn bij vluchten korter dan vijf uur, want daar vervalt iedere aanspraak op vergoeding en mogelijk ook de prikkel om zo'n vlucht op tijd uit te voeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Die vraag ging vooraf aan de opmerking van mevrouw De Boer dat onder de vijf uur maatwerk moest worden geboden en dat daar dan geen vergoeding voor zou zijn. Pas daarna kwam de vraag. Ik vraag om duidelijkheid over de uitgesproken passage. Waar staat de VVD? Moet er ook onder de vijf uur vertraging een vorm van vergoeding te zijn, ja of nee?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb de minister zojuist om duidelijkheid gevraagd. Ik wil dat zij de mogelijkheden aangeeft om te komen tot maatwerk. De reactie van de minister wacht ik af. Ik verwacht dat zij de gemene deler van wat wij aan deze tafel vinden, meeneemt naar de Transportraad. De heer De Rouwe wil mij vastpinnen, maar dat laat ik niet gebeuren.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw De Boer laat zich niet vastpinnen en doet geen duidelijke uitspraak over wat zij hiervan vindt. Luchtvaartmaatschappijen hebben zich op alle mogelijke manieren verzet tegen het betalen bij vertraging, annulering of weigering van instappen. En nu worden zij eigenlijk beloond voor slecht gedrag. Ik vraag de VVD-fractie wat zij van dit principe vindt? Luchtvaartmaatschappijen verzetten zich op alle mogelijke manieren tegen passagiersrechten en nu worden ze ook nog eens beloond.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb dat net aangegeven. Als je kiest voor een minimale vertraging van vijf uur, dan vervalt iedere aanspraak op een vergoeding en daarmee de prikkel om op tijd te vliegen. Dat kan dus een averechts effect hebben.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat om het voorstel dat op tafel ligt bij de Europese Commissie. De luchtvaartmaatschappijen verzetten zich tegen de passagiersrechten en nu worden ze ook nog door de Europese Commissie beloond met minder rechten voor passagiers. Waarom kunnen wij niet gewoon aan die passagiersrechten vasthouden? Met maatwerk veroorzaak je nog meer juridische ruis, waardoor weer procedures gestart moeten worden. Wij hebben nu een systeem dat heel veel rechtszaken heeft uitgelokt, maar dat wel veel duidelijkheid heeft verschaft. Mensen weten ongeveer waar zij aan toe zijn. Waarom moeten de passagiersrechten nu versoberd worden? Waarom houden wij niet gewoon vast aan wat wij hebben?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Kennelijk leidde het huidige systeem ook tot heel veel rechtszaken. Ik ben het met de heer Bashir eens dat er duidelijkheid moet komen, zodat je procedures voorkomt. Ik heb de minister



een aantal vragen gesteld en ik wacht de antwoorden daarop even af. Als het gaat om duidelijkheid, dan vindt u mij aan uw zijde.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met de cabotageregeling en kom zo meteen wel terug op het punt waar mevrouw De Boer mee eindigde. De cabotageregels blijken eigenlijk niet te worden nageleefd. De handhaving is dramatisch, terwijl er binnen de EU wel absurd strenge eisen worden gesteld aan de rijtijden. Die worden wel goed gehandhaafd. Onlangs heeft de SP een enquête gehouden onder ruim 3.000 vrachtwagenchauffeurs. Zij zijn het meer dan zat. Wat de SP-fractie betreft is dat heel terecht. Veel werk is overgenomen door chauffeurs uit Oost-Europese landen, die zich niets van de cao's aantrekken, althans hun werkgevers. Zij hebben lak aan de cabotageregels en laten binnenlands vervoer uitvoeren door buitenlandse chauffeurs. In hoeverre wil de minister zich binnen de EU inzetten om met aangescherpte cabotageregels te komen en om de handhaving te verbeteren? Hoe gaat zij ervoor zorgen dat de cabotageregels in Nederland voortaan goed zullen worden gehandhaafd? Waarom gebeurt dat tot nu toe slecht? Komt dat door de richtlijn, die niet goed in onze wet verankerd is, of kan er wel gehandhaafd worden, maar gebeurt het gewoon niet? Waarom is dat het geval?

Wij hebben eerder vragen gesteld over de keuzes die worden gemaakt inzake de werk- en rusttijden in de luchtvaart. Ik heb gevraagd naar een onderbouwing. Waaruit wordt helder dat de voorgestelde werk- en rusttijden niet zullen leiden tot verhoogde veiligheidsrisico's? Wij willen daar graag een onderbouwing van ontvangen.

Al jaren is er gedoe over het wel of niet juist naleven van de passagiersrechten. De Nederlandse inzet om te komen tot een vereenvoudigde en eenduidige procedure voor het indienen van claims, kan natuurlijk rekenen op de steun van de SP-fractie. Ook wij willen af van de onwelwillende houding van luchtvaartmaatschappijen, die daardoor de consument vaak dwingen om naar de rechter te stappen. Hoe voorkomen wij dat de consumenten straks weer in een juridisch proces terechtkomen doordat regels en wetten zijn gewijzigd door de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie? Daarover ontstaat twijfel en vervolgens komen wij weer in de procedure die wij sinds 2005 hebben.

De SP is niet content over de plannen om de rechten voor passagiers op onderdelen in te perken. Hoe kijkt de minister hiernaar? Zijn voor haar de huidige rechten ook het uitgangspunt of wil zij mee in het versoepelen en daarmee in het verminderen van de rechten van passagiers? Dat lijkt ons een slechte zaak. Wij hebben nu bijna een situatie waarin iedereen weet waar hij aan toe is. Het zou heel slecht zijn als wij nu de rechten van passagiers weer gaan verminderen. Mijn fractie heeft een brief onder ogen gekregen die namens de staatssecretaris op 15 mei aan de rechtbank van Den Haag is gestuurd. Begrijp ik het nu goed dat het ministerie, gezien de vele zaken die door passagiers zijn gewonnen, de procedures rondom de passagiersrechten gaat verbeteren en de huidige procedures bij de rechtbank gaat opschorten? Ik begrijp uit de brief dat het ministerie tot de conclusie komt dat het al jaren een verkeerd beleid voert en passagiers die zich meldden bij de ILT, onterecht heeft afgewezen? Klopt dit en zo ja, wat gaat het ministerie met die gevallen doen?

Ik sluit af met het vierde spoorpakket. De SP-fractie wil graag weten hoeveel medestanders het kabinet inmiddels in Europa gevonden heeft om het absurde verplicht stellen van vermarkting en het opknippen van ons spoor tegen te houden.

### **Voorzitter: De Rouwe**

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Afgelopen vrijdag heb ik de opleiding tot heftruckchauffeur gevolgd. Ik deed dat samen met een Pool,



een Italiaan en een Roemeen. Je ziet dan goed hoe internationaal, hoe Europees die transportmarkt al is. Dat illustreert dat de Transportraad een wezenlijk onderdeel is. Veel wetgeving is heel erg bepalend voor onze Nederlandse markt. Ik heb het diploma gehaald, maar het was wel zwaar. Over het Belgische wegeenvignet zijn al vragen gesteld door mevrouw Hachchi. Ik sluit mij daar graag bij aan.

Meerdere collega's hebben gevraagd naar de stand van zaken rond het vierde spoorpakket. Ik sluit mij ook daar graag bij aan.

Wat de cabotage betreft maak ik de opmerking dat verdere openstelling van de markt nu niet gunstig is. Wij steunen de lijn van het kabinet hierin. Bij de vragen over de handhaving sluit ik mij graag aan.

Als ik het mij goed herinner, heeft de minister toegezegd met een brief te komen over de rust- en rijtijden van onze Nederlandse vrachtwagenchauffeurs. Dat lijkt mij een goed moment om er in de Kamer uitgebreid over te spreken. Er valt veel meer over te zeggen dan hier in één minuut kan. Dat is dus mijn suggestie voor een volgende procedurevergadering.

Over de rust- en werktijden van piloten heeft de SP een goede vraag gesteld. Welke landen hebben een voorbehoud gemaakt, met name bij die tienuursregeling in de nacht, die opgerekt wordt naar twaalfenhalf uur? Ik noem ook de stand-byregels die nu gelden en die te belastend zouden zijn voor de piloten. Welke landen hebben daarop gereageerd?

Mijn laatste onderwerp betreft het recht op compensatie voor vliegpassagiers bij vertraging. Laat ik helder zijn: de PvdA-fractie is het absoluut niet eens met het kabinet dat er een evenwichtig pakket wordt voorgesteld door de Europese Commissie en dat de regels versoberd kunnen worden. De termijnen worden opgerekt naar vijf, negen of zelfs twaalf uur. Dat vinden wij onevenredig. Die drie uur willen wij zeker binnen Europa handhaven. Er is wel discussie geweest over de hoogte van de bedragen. Daar kan ik mij wat bij voorstellen, maar met het oprekken van de termijnen haal je alle prikkels voor maatschappijen om op tijd te vertrekken en aan te komen weg. Ik roep het kabinet op om hier niet mee in te stemmen. Wij moeten de zaken rond het aantal uren houden zoals het nu is. Uit verschillende bronnen heb ik vernomen dat een aantal maatschappijen nu goed of redelijk goed omgaat met verzoeken om compensatie, maar dat er ook maatschappijen zijn die er nog steeds ingewikkeld over doen. Wat is de handelwijze van de minister? Hoe handhaaft de inspectie? Vraagt de minister de inspectie om bestuurlijke boetes op te leggen aan die maatschappijen die notoir weigeren om te doen waar passagiers recht op hebben?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Goed dat ook de PvdA-fractie heel helder is over de termijn van drie uur vertraging voor compensatie. Ik hoor haar ook vragen stellen over de handhaving. Ik heb het voorstel gedaan om een standaardformulier op de website van luchtvaartmaatschappijen in te voeren. Dan is het heel helder voor de gebruikers en dan hebben wij het recht van passagiers makkelijker ingericht.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat lijkt mij een heel redelijk voorstel. Ik hoor graag de reactie van de minister erop.

De heer **Bashir** (SP): Ook ik ben blij met de uitspraken van mevrouw Kuiken, want dan kunnen wij samen optrekken in dit dossier. Het gaat erom dat de rechten van de passagiers behouden blijven. Hoe kwalificeert de PvdA deze handelwijze van de Commissie?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik kan niet in de hoofden van de Europese Commissie kijken. Ik denk dat men wat geschrokken is van het aantal claims en de hoogte van de bedragen, en nu de luchtvaartmaatschappijen tegemoet wil komen. Ik vind dat een verkeerde beweging. Het is nu aan ons om dit signaal via het kabinet af te geven.

De heer **Bashir** (SP): Het is duidelijk: het is een verkeerde beweging.

**Voorzitter: Kuiken**

De **voorzitter**: Omdat de staatssecretaris in een debat in de plenaire zaal zit, zal de minister op alle vragen ingaan. Maar voordat zij dat doet, schorsen we de vergadering voor een paar minuten.

De vergadering wordt van 13.44 uur tot 13.53 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik spreek inderdaad ook namens staatssecretaris Mansveld als het gaat over luchtvaart en het spoorpakket. Binnenkort komt over beide onderwerpen nog een AO, dus als het mij op onderdelen te heet onder de voeten wordt om namens de staatssecretaris te antwoorden, zal ik naar die AO's verwijzen. De Commissie pleegt haar agenda nog wel eens op het laatste moment aan te passen en dat is ook nu gebeurd. Ik hoop dat de Kamercommissie de stukken toch op tijd heeft ontvangen. Ik zal antwoorden in de volgorde weg, lucht, spoor en scheepvaart. Er zijn vragen gesteld over de cabotage en over de rij- en rusttijden. Dat laatste onderwerp staat niet op de agenda, maar de cabotage wel. Wij vinden dat het verder vrijgeven van cabotage onder de huidige condities niet gunstig is voor de Nederlandse transportsector. Ook ik ben liberaal, maar wij moeten eerst de verschillen binnen Europa qua sociale condities oplossen, voordat wij spreken over het verder vrijgeven van cabotage. In Europees verband zet ik in op die eenduidige interpretatie en handhaving van de voorschriften in de lidstaten, en niet op de verruiming. Commissaris Kallas heeft via zijn woordvoerder inmiddels bekendgemaakt dat er op dit moment geen verdere stappen worden gezet om de cabotageregels te veranderen. Ik ben daar blij mee. Wij moeten eerst meer gelijkheid in de sociale omstandigheden, waaronder vergelijkbare arbeidsomstandigheden creëren.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik kom even terug op de laatste opmerking van de minister. De heer Kallas wil geen verdere stappen zetten. Als ik het goed begrepen heb, moeten wij nu inzetten op een verdere verankering in de wet. Kan de minister aangeven wanneer dat gaat gebeuren? De onduidelijkheid daarover geeft onzekerheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De verankering vindt plaats per 1 juli. Dat is zonder de verruiming. Wij moeten het eerst over de sociale condities hebben voordat wij over die verruiming gaan spreken.

De heer **De Graaf** (PVV): Dus 1 juli 2013: drie ritjes, maximaal zeven dagen. Die regeling zit dan in de Nederlandse wet en geldt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Dat klopt. Wat de handhaving van de cabotageregels betreft wil ik in de EU inzetten op gelijke handhaving en op een gelijke interpretatie van de voorschriften. Daar kunnen wij beter onze energie in steken dan in het verder vrijgeven van de regels. De heer Kallas is dat met mij eens. Per 1 juli worden de cabotageregels in de Nederlandse wetgeving verankerd. Wij hebben de ILT gevraagd om het komende halfjaar te bekijken hoe het handhavingsbeleid daar het beste op kan worden vastgesteld. Nogmaals, in Europees verband moeten wij blijven doorpraten over uniformiteit.

De **voorzitter**: Ik herinner de leden eraan dat zij maximaal twee interrupties per persoon hebben, bij voorkeur aan het einde van een blokje.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Behalve een gelijk Europees speelveld in voorwaarden en regelgeving, moeten wij ook gelijke handhaving hebben. Ik schrok er nogal van dat het aantrekkelijk is om Nederlandse chauffeurs in Zuid-Europa te bekeuren. Wij spreken keurig onze talen en betalen keurig onze boetes. Chauffeurs uit andere landen laat men gewoon gaan, want die doen alsof ze van niks weten en betalen de boetes niet. Het is goed dat wij ons werk doen, maar wij willen wel dat overal gelijk gehandhaafd wordt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In principe moeten ze hetzelfde handhaven. Het gedrag van chauffeurs kan verschillen. Dat kunnen wij natuurlijk niet in handhavingsregels vastleggen. Wij kunnen niet zo veel doen als iemand doet alsof hij gek is. Landen mogen geen onderscheid maken tussen de ene en de andere vrachtauto. Als je kunt aantonen dat er wel verschil wordt gemaakt, kunnen wij dat natuurlijk aanvechten. Wij kennen de verhalen en proberen te achterhalen of het ook echt gebeurt. Als het kan worden bewezen, moeten de chauffeurs en bedrijven het aan de orde stellen en er een zaak van maken. Discriminatie mag niet. Het gaat mij er primair om dat de ILT in Nederland geen ander handhavingsregime heeft dan de inspecties in Italië of elders. Ook daarin moeten wij evenwichtigheid creëren.

De rij- en rusttijden staan niet op de agenda. Ik heb inderdaad een brief toegezegd over de regeling in de VS. Ik begrijp dat ik nu ook Canada moet bestuderen. In de brief zal ik aangeven wat ik ervan vind. Ook zal ik ingaan op de vraag van het CDA en de PVV over de rij- en rusttijden en de Code 95.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat ook om de handhaving. De chauffeurs moeten meer dan twintig dagen hun tachograaf bewaren. Die kan in Nederland gecontroleerd en goed bevonden worden. In andere landen kun je vervolgens een heel hoge boete krijgen. Het is natuurlijk heel oneerlijk als wij er in Nederland soepel mee omgaan, terwijl dat in andere landen niet gebeurt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik stel voor om dat in diezelfde brief mee te nemen. De brief gaat over de vraag hoe wij het systeem flexibeler maken voor degenen die er gebruik van moeten maken. Daarnaast moet het evenwichtiger worden in de andere landen die ermee te maken hebben. Ook hier moet er een vorm van harmonisering komen. Ik wil dat allemaal in dezelfde brief doen. Wij moeten over het geheel kunnen discussiëren.

Ik zou mij terughoudend opstellen bij het Belgische vignet. Dat is niet het geval. Wij bespreken dit regelmatig met onze Vlaamse collega's. Wij geven aan dat het geen schade mag opleveren voor partijen aan onze zijde van de grens. Ik zet in op dat level playing field voor de transportsector. Ik zet in op maatwerk voor de grensregio's. Maar uiteindelijk bepalen de Belgen natuurlijk zelf hun beleid. Binnenkort ga ik voor een wat langere tijd naar Houston met mijn collega van Transport in Vlaanderen. Dan hebben wij de tijd om het er nog eens extra over te hebben. Dan het dossier van de luchtvaart. Het hoofdpunt van de commissie is de vraag naar de compensatieregeling. Voorgesteld wordt om pas na vijf uur vertraging compensatie te geven. Wat betekent dat voor de passagiers? Ik kan namens de staatssecretaris aangeven dat het goed is dat de Europese Commissie het voorstel voor de compensatie bij vertraging nu ook expliciet en helder gaat vastleggen. Die compensatie heeft de afgelopen jaren immers geleid tot een vermindering van het aantal annuleringen en het aantal afwijzingen. Dat is heel goed, maar er zijn door de onduidelijkheid ook ontzettend veel rechtszaken geweest, waarbij luchtvaartmaatschappijen en individuele burgers onvoldoende houvast hadden. Men wist niet wie de juiste interpretatie had. Het is dus goed dat eraan wordt

gekeken. Ik vind het ook goed dat de Europese Commissie kijkt naar de effectiviteit en de proportionaliteit. Wij vinden, net als de Europese Commissie, dat de verplichting tot compensatie vanaf drie uur vertraging ter grootte van € 250, € 400 of € 600 – dat is afhankelijk van de vlucht – zoals die nu is vormgegeven, niet proportioneel is. De reden hiervoor is dat het compensatiebedrag vaak hoger uitkomt dan de ticketprijs. Dat blijft zo in het nieuwe voorstel. Daar schaar ik mij wel achter. Ik vind namelijk dat dit buiten de proportionaliteit valt. Ik vraag mij af of dit van tevoren te overzien was. Een andere reden is dat een luchtvaartmaatschappij voor bijvoorbeeld een vlucht van Amsterdam naar New York bij een bezettingsgraad van 80% een bedrag van ruim € 200.000 kwijt kan zijn. Het financiële risico is daarmee groter dan de omzet op de hele vlucht.

Tegelijkertijd snap ik heel goed de zorgen van de commissie. Worden je rechten als passagier minder? Moet die grens dan per se liggen bij drie uur of zou je daar niet wat meer maatwerk bij kunnen leveren? De belanghebbende partijen zitten er ook verschillend in. De Consumentenbond verzet zich bijvoorbeeld tegen de aanpassing. Andere stakeholders, zoals BARIN en de ANWB, constateren ook wel dat de financiële last heel hoog is. Zij zitten er dus wat genuanceerder in. Ik stel voor dat de staatssecretaris in overleg met de consumentenorganisaties en de luchtvaartmaatschappijen zal beoordelen op welke manier de juiste balans kan worden gevonden tussen effectiviteit en proportionaliteit. Dat betekent dat er inderdaad gezocht kan worden naar maatwerk. Dat betekent ook dat er oplossingen uit kunnen komen waarbij je bijvoorbeeld wel weer op die drie uur komt, zoals de Kamer voorstelt, maar dan misschien met andere bedragen. Er kunnen ook andere oplossingen uitkomen. Namens de staatssecretaris vraag ik de Kamer om wat ruimte om dit ook met de verschillende belanghebbende partijen te bespreken. Op dit moment is er al ambtelijk overleg met de ANWB, BARIN, KLM en met de Consumentenbond. Na de zomer zal de positie zijn bepaald. Dat is ook geen probleem, want de EU-besprekingen moeten nog beginnen. De Europese Commissie zal op 10 juni pas het voorstel presenteren. Wat dat betreft, zitten we dus nog helemaal in de voorfase.

Ik hoor de zorgen van de Kamercommissie. Die zal ik ook doorgeven. Ik zeg dus niet dat we daar niets mee doen. Maar geef ons even de ruimte om samen met belanghebbende partijen te bekijken hoe we een effectief en proportioneel voorstel kunnen doen. Ik zorg ervoor dat dit na de zomer bij de Kamer komt.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb een specifieke vraag over de passagiersrechten. Ik begrijp dat dit het antwoord van de minister is. Ik kan de minister volgen als zij aangeeft dat de staatssecretaris tijd en ruimte wil om met de betreffende partijen hierover te spreken in termen van effectiviteit en evenwichtigheid. Ik snap alleen niet zo goed dat de Europese Commissie nu komt met het voorstel om het idee van compensatie na drie uur vertraging binnen Europa los te laten en om pas vanaf vijf uur een compensatie aan te bieden. Ik hoor de minister nu zeggen dat het kabinet zich daar al achter schaaft. Hoe rijmt dat met elkaar? Of we hebben alle opties nog open omdat we nog aan het kijken zijn. Dat betekent dat we dus ook nog niet het voorstel van de Europese Commissie kunnen steunen. Of we doen het wel, maar dan is de Kamer ook aan zet om hierin duidelijk stelling te nemen. Laat de minister deze vraag maar eerst beantwoorden, voordat ik verderga met mijn volgende vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is helder. Ik heb als minister natuurlijk een eigen verantwoordelijkheid om ergens iets van te vinden. Ik vind dat de Commissie op zich wel een punt heeft. Op

sommige punten wordt de proportionaliteit overschreden. Dat is wat ik met behulp van twee voorbeelden wilde onderschrijven. Tegelijkertijd heb ik aangegeven dat ik ook het signaal van de Kamer begrijp dat de passagiers er niet zomaar op achteruit zouden moeten gaan. Ik heb de Kamer dus ook ruimte gevraagd om te kijken naar andere oplossingen dan alleen maar het verschuiven van de urengrens en om die oplossingen samen met belanghebbenden te formuleren. Zo kunnen wij op het moment dat de Commissie dit überhaupt gaat voorstellen – zij moet dat dus nog doen – bekijken of we betere alternatieven hebben. Het signaal van de fracties is helder. Volgens mij zeggen zij allemaal bijna hetzelfde: niet te veel achteruitgang. Tegelijkertijd hoor ik bepaalde fracties zeggen dat zij mijn argumenten op het gebied van proportionaliteit begrijpen. Laat ons dus alstublieft de ruimte om met voorstellen terug te komen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Wat wordt er precies op de aanstaande Transportraad besproken? Wat is dan de Nederlandse inzet? Ik heb die vragen net ook gesteld. Ik wil daar toch echt een helder antwoord op hebben. Ik kan instemmen met wat de minister zegt over tijd en ruimte, maar dan kan het niet zo zijn dat het kabinet al een standpunt inneemt en meegaat in het voorstel van de Europese Commissie. De volgende vraag gaat over de handhaving. Ik heb voorgesteld om een standaardformulier op de website van vliegtuigmaatschappijen te plaatsen. Omdat er op dit moment sprake is van een omweg als het gaat om het recht van passagiers, willen zij hun recht ook gaan halen. Op beide vragen wil ik graag een helder antwoord.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Aanstaande maandag zal de Commissie voor het eerst het voorstel presenteren. Dan hoeven landen niet te reageren. We kunnen wel een eerste reactie geven. We moeten even bekijken hoe het op de agenda staat, hoe het wordt georganiseerd en of er ruimte voor is of niet. Als er ruimte voor is, kan ik mij voorstellen dat we zeggen dat we eerst willen bekijken of er andere mogelijkheden zijn om proportionaliteit en effectiviteit op de juiste manier te combineren. Daar komen we dan in een van de volgende Transportraden op terug. Er zal deze keer van ons dus nog geen standpunt gevraagd worden. Het is echt een presentatie. Het is de allereerste stap van de Commissie. Dat maakt niet uit, want het is voor mij altijd van belang zo vroeg mogelijk te weten hoe de Kamer tegen bepaalde zaken aankijkt. Je moet immers zo vroeg mogelijk in zo'n proces, ook in de Raadswerkgroepen, bekijken hoe de Nederlandse positie zal zijn. Het standaardformulier zit in het voorstel dat ingebracht zal worden. Het voorstel brengt verplichtingen met zich mee, namelijk transparantie en duidelijke klachtenprocedures. Ook zijn airlines verplicht om informatie te bieden over de rechten, en claimformulieren beschikbaar te stellen. Ik zal deze aspecten van het voorstel te zijner tijd steunen. Daarmee heb ik een reactie gegeven op de zorg van bepaalde Kamerleden. Het CDA vroeg: is er geen compensatie voor bagage? Dat is wel geregeld in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Daarin is bepaald dat de aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot een bepaald bedrag. Dat is ook zo bepaald in het Verdrag van Montreal. Ik begrijp dat bij schade een vergoeding kan worden ontvangen tot een limiet van ongeveer € 1.300 per reiziger. Je moet wel heel wat in je koffer stoppen om dat bedrag te kunnen krijgen.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoorde luchtvaartpassagiers net klagen over de antwoorden van de minister. Ik ben daar ook een beetje ontevreden over. Als je de totale kosten waar de minister het net over had, zou delen door het aantal passagiers dat van een luchtvaartmaatschappij gebruikmaakt, kom je op ongeveer een euro per passagier uit. Het gaat dus niet om één

vlucht. Als je de totale kosten zou bekijken, dan is het een heel ander verhaal. Waarom kijkt zij niet op die manier naar de kosten? Het gaat gewoon om een euro per ticket.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De marges in de luchtvaart zijn heel erg karig, zo karig dat je als luchtvaartpassagier misschien ook weleens merkt dat er steeds minder geregeld is. Je moet zelfs voor alle bagage die je meeneemt betalen. Ik heb het idee dat elke euro, zelfs elke halve euro, op dit moment van belang is voor de luchtvaartmaatschappijen. Voor ons is het weer van belang dat die luchtvaartmaatschappijen wel in stand blijven, omdat we ook allemaal van A naar B willen, zowel voor het werk als voor de vakantie. Tegelijkertijd zijn we ook voor consumentenrechten. Daarom stel ik voor om hier toch te proberen om een verhouding te vinden waarbij we effectiviteit en proportionaliteit met elkaar in verbinding brengen. Ik stel voor om daar even de ruimte voor te nemen. Dat zal de staatssecretaris allemaal laten zien ruim voordat de behandelingen aan de orde zijn in de Europese Raad. De Kamer kan op dat moment nog steeds zeggen dat het te ver gaat of juist niet ver genoeg. Maar ik denk dat het van belang is om dat evenwicht in kaart te hebben.

De heer **Bashir** (SP): Ik blijf erbij: als je op een heel andere manier naar de kosten kijkt, valt het allemaal wel mee voor luchtvaartmaatschappijen. Uiteindelijk verdwijnen ze niet. Zolang wij blijven vliegen, zullen ze mooi kunnen blijven draaien. Maar het gaat ook om het belang van de passagiers. Stel dat je als passagier een zakelijke vlucht hebt geboekt en je te laat komt voor een bepaalde afspraak. Dan kan de schade voor de passagier vele malen hoger zijn dan de schade die de luchtvaartmaatschappij moet vergoeden, ook al houden we de huidige regeling in stand. Het is dus maar net hoe je het bekijkt. Ik zou het waarderen als de minister wat meer zou opkomen voor de belangen van de passagiers en niet alleen voor de luchtvaartmaatschappijen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg weleens vaker in debatten dat alle kinderen mij even lief zijn. Volgens mij heb ik de belangen van beiden te behartigen. Ik vraag de Kamer namens de staatssecretaris om wat ruimte om met goede voorstellen op dit punt te komen.

Voorzitter. Er is gevraagd naar de niet-limitatieve lijst van buitengewone omstandigheden. Ik verwelkom de duidelijkheid die het herzieningsvoorstel biedt als het gaat over buitengewone omstandigheden. Het is lastige materie, waarbij al dan niet sprake kan zijn van zeer uiteenlopende specifieke situaties. Ik hecht eraan dat de reikwijdte van die buitengewone omstandigheden klip-en-klaar wordt voor passagiers en luchtvaartmaatschappijen. Die lijst zal natuurlijk nooit volledig zijn; dat is complex met niet-limitatieve lijsten. Daarom voorziet het voorstel in ieder geval in het aanpassen van de annex door de toezichthouders als dat noodzakelijk is. Er is gezegd dat de bagageregeling summier is. Luchtvaartmaatschappijen hebben de commerciële vrijheid om voorwaarden voor het meenemen van bagage op te stellen. Dat principe steun ik ook. Transparantie is het sleutelwoord. Daarom steun ik de verplichting dat de voorwaarde al bij de boeking aan de passagier kenbaar wordt gemaakt en op het ticket wordt vermeld, zodat de passagier ook weet wat de maximale bagageafmetingen zijn en hoeveel stuks bagage hij mag meenemen.

De heer Bashir vroeg naar de ILT en de interpretatie van het begrip «buitengewone omstandigheden». De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft een beleidsregel opgesteld aan de hand waarvan de buitengewone omstandigheden worden onderzocht en beoordeeld. Ik gaf zojuist al aan dat het lastige materie is. De Nederlandse kantonrechters en rechters elders in de EU doen in zeer specifieke en steeds afwijkende



zaken wisselende uitspraken, dus dat maakt het ook complex. Er zijn geen eenduidige rechterlijke uitspraken. Daardoor is het heel complex om daar jurisprudentie uit af te leiden. Bij de juridische uitspraken bekijkt de ILT altijd of er aanleiding is om haar eigen interpretatiekader bij te stellen. Dat heeft zij nu ook gedaan. Daar doelde de heer Bashir op. We bekijken het ook altijd in een breder Europees kader. In het herzieningsvoorstel van de Europese Commissie wordt gekozen voor een definitie die de onduidelijkheid in de toekomst zal wegnemen. Met andere woorden, in het verleden was het multi-interpretabel. De ILT moet het op een bepaalde manier toch interpreteren. Rechters hebben het op verschillende gronden soms wel en soms niet afgewezen. Wij zijn blij dat er nu een stabielere kader zal komen dat meer helderheid en duidelijkheid zal geven. Het zal er in ieder geval niet toe leiden dat alle oude zaken in een keer opnieuw gedaan worden. Toen kon men met terugwerkende kracht immers ook niet tot een eenduidig kader komen.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd hoe de ILT de slechte maatschappijen die de regels niet naleven, gaat aanpakken. In de brief over de naleving heeft de staatssecretaris aangegeven dat de bestuurlijke boete zal kunnen worden ingezet als een eenduidige lik-op-stuksanctie voor alle overtredingen. De ILT legt op dit moment de laatste hand aan het nieuwe handhavingskader, waarin dat sanctie-instrument ook wordt uitgewerkt. Ik zal de staatssecretaris vragen of zij de Kamer daar zo spoedig mogelijk over informeert.

Welke landen hebben welk voorbehoud gemaakt bij het EASA-voorstel? Op dit moment is er alleen een conceptvoorstel. Dat voorstel komt volgens mij in juli. Nederland wacht dat voorstel af, maar staat positief tegenover het concept van EASA. Voor zover wij het kunnen zien, geldt dat ook voor andere landen. Maar te zijner tijd kunnen we zien hoe ieder land daarop zal reageren.

Wordt de luchtvaart onveilig? Die vraag had te maken met de werk- en rusttijden in de luchtvaart. Het conceptvoorstel voorziet in de verbetering van de vliegveiligheid in Europa. Met de voorstellen wordt het veiligheidsniveau ten opzichte van de huidige regelgeving niet verlaagd, maar wordt uitvoering gegeven aan een meer gebalanceerd en geharmoniseerd beleid om vermoeidheid bij boordpersoneel te voorkomen en daarbij de risico's voor luchtvaarpassagiers te beperken.

Dekt de verordening ook voorvallen van luchtverontreiniging? Nee, want daarvoor bestaat een ander regime, namelijk de Wet milieubeheer. De verordening is op vliegveiligheid gericht.

Hiermee heb ik de vragen over luchtvaart beantwoord.

De heer **Bashir** (SP): Ik had gevraagd naar de onderbouwing. De minister zegt dat het niet onveilig wordt door de nieuwe regelgeving met betrekking tot werktijden. Wat is de wetenschappelijke onderbouwing hiervan? Mag de Kamer die rapporten ook ontvangen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat er in februari een uitgebreide workshop is geweest, waarbij alle stakeholders betrokken waren. Ik heb net te horen gekregen dat het langs die weg is gerealiseerd. Ik weet niet welke rapporten daaraan ten grondslag liggen, maar dat kunnen we altijd even uitzoeken.

Ik heb het antwoord inmiddels wel. Bij het vaststellen van de conceptregelgeving is rekening gehouden met alle relevante beschikbare wetenschappelijke studies. Daarnaast is gebruikgemaakt van de adviezen van drie onafhankelijke wetenschappelijke adviseurs met wie de expertwerkgroep van EASA regelmatig in gesprek is geweest. De relatie tussen vermoeidheid en werktijden en de effecten op de veiligheid zijn onderwerp van verschillende wetenschappelijke studies geweest. De onderzoeken gelden voor specifieke operationele omstandigheden. De

uitkomsten zijn als relevant aspect uitgebreid meegenomen in de totstandkoming van de regelgeving.  
Ik weet niet of de commissieleden al deze wetenschappelijke studies toegestuurd willen krijgen of dat we ergens op de site kunnen aangeven welke studies er zijn, zodat de leden daar zelf in kunnen duiken, mochten zij een lang zomerreces hebben.

De heer **Bashir** (SP): Het zou fijn zijn als we een paar van die belangrijke dingen kunnen ontvangen. Dan kunnen we bekijken waar een en ander op gebaseerd is. Ik hoor ook heel veel zorgen. Dan kunnen we zelf toetsen of die zorgen terecht of onterecht zijn. Het zou dus gewaardeerd worden als we die rapporten kunnen ontvangen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wacht af of de meerderheid van de commissie dat wil. Ik kan ervoor zorgen dat bekend is waar die rapporten te halen zijn. Als de commissie dat wil, stuur ik ze ook graag op.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik vraag mevrouw Hachchi om het voorzitterschap over te nemen. Ik wil ook graag een interruptie plegen.

#### **Voorzitter: Hachchi**

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb niet zozeer behoefte aan het toezenden van rapporten. Het volstaat als we weten waar we die rapporten kunnen vinden. Dat lijkt mij persoonlijk de makkelijkste weg.  
Het is een beetje lastig discussiëren met een minister die niet alle ins en outs van die rust- en werktijden of vliegtijden kent. Wat is de status van het overleg in juli? Is het dan «a done deal» en klaar? Of is er nog gelegenheid om er op een ander moment op terug te komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In juli is het voorstel er. Wij wachten het af. We bekijken hoe het is. Daarna zijn er nog momenten om er verder over te praten. In juli is dus het eerste moment.

De **voorzitter**: Hebt u behoefte aan een vervolgvraag, mevrouw Kuiken?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik geef het volgende alvast mee voor de volgende keer. Ik deel namelijk niet de analyse dat alle landen klakkeloos akkoord zijn gegaan. Volgens mij waren er twee discussiepunten. Ten eerste was er discussie over het idee om tien uur tot twaalfenhalf uur op te rekken. Dat is ook niet ondersteund door wetenschappelijk onderzoek. Ten tweede waren er aarzelingen, met name bij de Scandinavische landen en Duitsland, over de stand-by-tijden. Overal was er consensus, maar juist op deze twee punten was die consensus er nog niet. Ik wil graag weten wat de inzet is van met name de Scandinavische landen en Duitsland. Op tal van onderwerpen zijn zij toch referentielanden. Hoe gaan zij daarin opereren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op 12 juni wordt het AO Luchtvaart gehouden. Ik stel voor dat de staatssecretaris dan die informatie voor de Kamer op een rijtje zet.

#### **Voorzitter: Kuiken**

De **voorzitter**: We noteren dit als een toezegging.  
Het volgende onderwerp is het spoorpakket.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is gevraagd hoe het staat met de openbare aanbesteding van de binnenlandse treinen.

Hoe ver is het voorstel op dit moment? Kunnen we interoperabiliteit niet losweken van het pakket? De stand van zaken is dat er nu in de Raad nog geen debat is over het vierde spoorpakket ten aanzien van de verplichte aanbesteding. De gele kaarten van acht nationale parlementen waren helaas niet genoeg voor een quorum. Duitsland, Oostenrijk, België, Nederland, Spanje, Roemenië, Luxemburg en Litouwen hebben een gele kaart getrokken. Ze kunnen daar verschillende redenen voor hebben. Sommigen willen over de aanbesteding praten en anderen over de positie van de infrastructuurbeheerder, maar er is in ieder geval nog geen overall beeld in de Raad. Daarom staat dit deel nog niet op de agenda en wordt er de volgende keer alleen over interoperabiliteit gesproken. Daarmee is het onderwerp interoperabiliteit niet losgeweekt van het totale voorstel, maar is het wel losgeweekt van de discussie. Wij zijn voorstander van besluitvorming over de technische pijler van het vierde pakket, los van de marktordening. Vooralsnog helpt het als de besluitvorming over interoperabiliteit in de Transportraad goed verloopt. Als de EC het vierde pakket als één geheel wil behandelen, zal het allemaal wat langer duren. Ik denk dat het dan helpt om het juist op deze manier te doen.

Er zijn zorgen over de administratieve lasten. Bij de certificeringsaanvraag worden de kosten bekendgemaakt via ERA. Aangezien de lidstaten zelf ook in het bestuur van ERA zitten en financiën onderdeel is van het takenpakket van het bestuur, is er ook invloed op de tarieven die ERA vraagt. Dat zal in ieder geval een rol spelen.

De opmerkingen over de scheiding van vervoerder en beheerder zijn geheel terecht. Als je een markt maakt, moet die markt ook een gelijk speelveld hebben. De positie van een infrastructuurbeheerder is voor Nederland mede afhankelijk van de uitkomsten en van de Lange Termijn Spooragenda, waar de Kamer ook met de staatssecretaris over spreekt. Maar er zijn nu inderdaad verschillen. Je moet die verschillen ook echt bij de discussie betrekken over de marktwerking op het spoor in Europees verband.

Dan kom ik bij de scheepvaart. Het CDA heeft gevraagd naar de bruine vloot. Ooit is de rechtszaak gestart door private eigenaren van het schip Catharina. Dat schip was aangehouden in Denemarken. Naar aanleiding daarvan heeft BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart die rechtszaak overgenomen om er een casus van te maken. Zij heeft de overheid om steun gevraagd. In mijn brief van 17 mei staat dat we BBZ in deze rechtszaak al in 2010 ruimhartig hebben gesteund met een subsidie van € 65.000. In 2012 heeft mijn ministerie op verzoek van BBZ nog een aanvullende subsidie van € 12.000 verleend. Bij de verstrekking hiervan hebben we gezegd: dit is echt de laatste subsidie. Wij leveren wel juridische deskundigheid. Er is ook sprake van een aanzienlijke inzet van mensen en middelen vanuit de beleidsafdeling en vanuit de Inspectie Leefomgeving en Transport. Er ligt nu een nieuw verzoek om subsidie. Wij hebben daar afwijzend op gereageerd. De realiteit van de bezuinigingen, die ik overal moet doorvoeren, noopt mij om zeer terughoudend te zijn met uitgaven. Dit alles overwegende, zie ik geen mogelijkheid om additionele subsidie te verlenen. Nogmaals, wij leveren juridische bijstand. Wij leveren menskracht en denkkraft. Wij hebben in het verleden veel financiële bijstand geleverd. Ik kan daarmee bezig blijven. Het is een sympathieke zaak, waar wij ook hetzelfde in staan, maar ik moet ergens wel grenzen trekken. Daarom hebben wij nu hiervoor gekozen. Als de Kamer zegt dat zij toch wil dat additionele subsidie wordt verleend, zal onderbouwd moeten worden hoe we dan ergens anders iets kunnen schrappen. Elke euro die je wisselt in je begroting, zul je toch op een andere manier moeten onderbouwen. Dan zal de Kamer ook snel zien dat het toch vaak pijn doet.

Er was nog een vraag gesteld over veiligheid. Waarom is verdergaande veiligheid in de scheepvaart noodzakelijk? Is er geen sprake van incidentenpolitiek? De Richtlijn veiligheid passagiersschepen is al in 2010 gestart.

Die richtlijn maakt ook deel uit van een breder initiatief van de Europese Commissie ten aanzien van de veiligheid van passagiersschepen. Dat brede initiatief is geen gevolg van de ramp met de Costa Concordia, maar het heeft daardoor wel een andere lading gekregen. Toen is het immers veel meer onder de aandacht gekomen. Het initiatief richt zich op voorstellen voor een aanpassing van de mondiale regelgeving, voor een goede uitvoering, voor handhaving van de bestaande regelgeving en voor het bevorderen van vrijwillige afspraken met de maritieme sector. Het voorstel dat in dit kader is uitgebracht richting IMO komt onder meer voort uit langjarige Europese onderzoeken naar de stabiliteit van passagiersschepen naar aanleiding van de rampen met de Herald of Free Enterprise en de Estonia. Daaruit bleek dat de stabiliteit voor verbetering vatbaar is.

Het is dus geen incidentenpolitiek. Het gaat ook om de veiligheid van grote aantallen passagiers. Net als in de luchtvaart zijn de gevolgen vaak heel erg groot als er wat misgaat. Regelgeving is natuurlijk nooit een garantie dat er niks meer misgaat, maar ik vind wel dat je binnen het redelijke moet werken om de kans op ongevallen te verkleinen. Wij dringen altijd aan op proportionaliteit en op het voorkomen van incidentenpolitiek. Ik heb ook bij het onderzoeksrapport over de ramp met de Costa Concordia gezegd: ga eerst analyseren voordat je ingrijpende maatregelen voorstelt, want voordat je het weet mag je helemaal niets meer met je cruiseschip. Ik ben dus ook altijd voor eerst diep ademen en dan pas handelen. Maar het huidige voorstel ziet er goed uit. Ik denk dat het ook redelijk en proportioneel is.

Hoe kunnen we borgen dat die maatregelen proportioneel zijn en dat het wereldwijde level playing field ook gehandhaafd blijft? De richtlijn is er primair op gericht om reeds bestaande internationale voorschriften voor de uitrusting van zeeschepen op geharmoniseerde wijze onveranderd van toepassing te verklaren in de EU. Daarmee wordt voorkomen dat op eigen wijze en op een ander tijdstip de internationale verplichtingen worden geïmplementeerd. Dat komt zowel ten goede aan het internationale level playing field als aan de interne EU-markt. Ik denk dat het ons juist gaat helpen. De Commissie krijgt in uitzonderlijke gevallen de bevoegdheid om tijdelijk de EU-voorschriften op te stellen voor apparatuur aan boord van zeeschepen wanneer goede internationale voorschriften ontbreken, maar dat gebeurt alleen bij een ernstige bedreiging voor de veiligheid of het milieu. Ik pleit er dan ook voor om in dit proces zo veel mogelijk de invloed van de lidstaten te waarborgen en ervoor te zorgen dat er geen buitenproportionele maatregelen worden genomen.

Ik kom op de voorstellen inzake zwavel en asbest. We hebben al vaker over de voorstellen inzake zwavel gesproken. Die zijn inderdaad in een zodanig vergaand stadium dat je daar niet op kunt terugkomen. Ik verwacht ook niet dat een document daar in één keer een oplossing voor kan bieden. Het genoemde voorstel is voor mij nieuw. Dat geldt ook voor het punt van het asbest. Ik wil hier graag op terugkomen. Ik wil dit even bestuderen. Vervolgens stuur ik een reactie naar de Kamercommissie. Er is nog een vraag gesteld over de Connecting Europe Facility (CEF). Hoeveel geld mag Nederland uit deze faciliteit verwachten en voor welke projecten? In februari is het bedrag vastgesteld op 19,3 miljard als onderdeel van de totale EU-begroting. Het onderdeel transport is 13,2 miljard. Als Nederland het minstens even goed blijft doen als in de afgelopen jaren, zou ongeveer 5% voor Nederlandse projecten kunnen zijn. Het gaat dus om een half miljard over zeven jaar. Projecten die wat mij betreft met stip bovenaan staan zijn de zeesluis bij IJmuiden en een aantal andere sluisen, de verbetering van de binnenvaartroutes op de Maas en de Rijn, de verbetering van de spoorverbindingen naar Duitsland en de invoering van ETS. Ook voor andere projecten met een EU-meerwaarde bestaat al een lijst met een voorselectie. We denken dus recht te

hebben op ongeveer 5%. We hebben ook al bedacht waar we dat graag aan zouden willen uitgeven.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er behoefte is aan een korte tweede termijn. Ik stel voor dat we per fractie één minuut spreektijd hebben, maar ik zal daarbij niet al te kritisch zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden in eerste termijn. Ondanks dat de minister haar best heeft gedaan om namens de staatssecretaris te antwoorden, heb ik nog wel een punt op het terrein van luchtvaart. Dat is het enige punt waarop ik wil terugkomen.

De luchtvaartpassagiersrechten staan op de agenda van de aankomende Transportraad. De minister gaf aan dat de Europese Commissie haar voorstellen daar zal presenteren. Nederland hoeft en zal ook nog niet een standpunt innemen. Het is duidelijk dat de staatssecretaris ruimte nodig heeft. Ik wil dat ook de Kamer de ruimte heeft om daarna met de staatssecretaris hierover van gedachten te wisselen. Wat is dan de planning? Dat is mij namelijk nog niet helemaal helder. We krijgen in juli de brief. Wanneer is dan de volgende Raad, waarbij Nederland wel haar standpunt zal bepalen? Graag willen we daarop een helder antwoord, zodat we daar als Kamer rekening mee kunnen houden. De minister gaf zelf ook aan dat het goed is om vandaag al te horen hoe de Kamer erin staat. Dat mag duidelijk zijn. Ik heb aangegeven dat de D66-fractie echt wel snapt dat je goed moet kijken naar de compensatieregeling. Maar wat ons betreft zouden we bij de vluchten binnen de Europese Unie moeten vasthouden aan die drie uur. De D66-fractie staat hierin niet alleen. De SP-fractie, de CDA-fractie maar ook de PvdA-fractie heb ik hierover gehoord. Ik wilde dat toch even benadrukken. Ik wil graag dat de minister dit doorgeeft aan de staatssecretaris.

Ik kom op de buitengewone omstandigheden. Ondanks dat ik enigszins gevoel heb voor het niet-limitatieve aspect van die lijst, kan het wat mij betreft beter. Ik gok dat er, zoals het nu in de bijlage staat, nog steeds nogal wat gangen zijn richting het Europees Hof. Ik denk dat we dit zo veel mogelijk voor moeten zijn. Ik wil heel graag dat de staatssecretaris zich daar ook over buigt.

Over het claimformulier en het handhaven gaf de minister al aan dat zij beaamt dat het niet zo kan zijn dat het mensen afschrikt om hun recht te halen.

Er is één vraag blijven liggen op het terrein van de luchtvaart, maar misschien heb ik het antwoord op die vraag gemist. Het gaat over de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart. Vallen incidenten met verontreinigde lucht en voorvallen met TCP daar ook onder? Zo niet, is de minister dan bereid om dit alsnog in te brengen?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de goede beantwoording en de duidelijkheid op sommige punten. Ik blijf wel met één ding zitten, namelijk de inning van boetes in Frankrijk. Ik zei tijdens mijn inbreng in eerste termijn al dat de PvdA positief staat tegenover het idee om te kijken naar de inning van boetes, bijvoorbeeld in Frankrijk maar ook in Spanje. Nu staat ook mevrouw De Boer van de VVD positief tegenover het idee. Er vindt op dit punt discriminatie plaats, omdat Nederlanders, Belgen en Duitsers een goede betalingsmoraal hebben. Waarom wordt er niet ingezet bij de Raad op het alleen kunnen innen van Nederlandse boetes in Nederland, Belgische boetes in België en Franse boetes in Frankrijk? Dan zijn we in één keer van het hele probleem af. Dat lijkt mij een prima insteek. Dan kan er ook geen discriminatie meer plaatsvinden en is er voor iedereen duidelijkheid. Ik wil graag een toezegging op dit punt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zal beginnen met het punt waar mijn buurman, de heer De Graaf, mee eindigde, namelijk de cabotageregeling. Het is helder dat die per 1 juli in werking treedt. Het lijkt mij ontzettend lastig voor bedrijven dat zij een procedure moeten starten bij de Europese Commissie als zij beboet worden. Dat is tijdrovend en heel duur. Het is bijna de inhoud niet waard. Je kunt immers ook je chauffeurs vragen om netjes te rijden. Dan heb je er helemaal geen last meer van. Misschien is het wel goed als er consequent wordt gehandhaafd. Het kan niet zo zijn dat je het er maar bij laat zitten als iemand de taal niet spreekt. Daar mag best wel op worden aangedrongen: het is gewoon handhaving overall.

Ik kom op de luchtvaart. Ik denk dat het goed is dat er wordt gezocht naar compromissen. In eerste termijn wilde ik mij ook niet op dit punt vastleggen, want ik realiseer mij goed dat dit de onderhandelingsruimte van de staatssecretaris kan verkleinen. Ik ben blij dat de minister namens de staatssecretaris heeft gezegd dat er onderhandeld zal worden om te bekijken of we op zoek kunnen gaan naar wat meer maatwerk.

Ik kom nog even op het spoor. Er wordt inderdaad verder gesproken over interoperabiliteit. Al het andere ligt nu een klein beetje stil. De zorg voor het level playing field wordt gedeeld. Dat is heel belangrijk, want anders heb je geen vrije markt binnen Europa. Misschien kan de staatssecretaris dat punt meenemen. Wellicht kan zij vragen of we het punt van de interoperabiliteit niet naar voren kunnen trekken in de besluitvorming. Ik noem het maar even een «4,5 spoorpakket».

Het CDA had gevraagd naar de bruine vloot. Het gaat om een heel klein bedrag, namelijk € 15.000, maar ik begrijp heel goed dat de minister niet aan de gang kan blijven met dit soort bedragen. Het is inderdaad al een keer de laatste keer geweest. Het gaat mij eerlijk gezegd wel een beetje aan het hart, want deze sector heeft het moeilijk. Het is niet zo dat Nederland zelf een procedure is gestart; deze club is dat gaan doen.

Zoeken naar ruimte en alternatieve financieringsbronnen is heel lastig, maar het betreft wel een sector die het moeilijk heeft. Ik vraag de minister om nog één keer met de hand over het hart te strijken en te bekijken of we nog ergens ruimte kunnen vinden, als er ergens ruimte is. Ik vind dat zelf ook lastig, want we hebben te maken met tijden waarin we moeten bezuinigen. Ik begrijp dus het standpunt van de minister, maar desalniettemin stel ik deze vraag.

Ik ben blij dat de minister terugkomt op de puntjes zwavel en asbest. Ik heb die twee puntjes aangedragen. Het lijkt mij goed dat we daar nog eens wat beter naar kijken. Het voorstel is om met een document te gaan werken, maar ik kan de ins en outs daarvan ook niet overzien.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, u moet nu echt afronden, want uw bijdrage in tweede termijn is net zo lang als uw bijdrage in eerste termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Oké. Ik dacht: die ene minuut; u bent zo ruimhartig.

Wat de minister heeft gezegd over de CEF-gelden, is hartstikke mooi. We moeten kijken naar zeesluizen. Er is er ook nog eentje in Delfzijl, die aan vergroting toe is. Maar ik heb begrepen dat de gelden al zo'n beetje bestemd zijn. Ik ben benieuwd waaraan een en ander wordt besteed. Misschien komen we daar op een later moment op terug.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. De SP-fractie is graag bereid om de staatssecretaris de ruimte te geven om binnenkort met een brief te komen waarin staat hoe zij aankijkt tegen de passagiersrechten en waarin zij tegemoetkomt aan de wensen van de Kamer. We wachten die brief af en zullen dan ook niet meteen met moties komen.



Ik had om informatie gevraagd over de vlieg- en rusttijden van piloten. Ik moest daarbij wel meteen denken aan de campagne «twee uur rijden, kwartiertje pauze».

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de lucht is dat lastig.

De heer **Bashir** (SP): In de lucht is dat inderdaad lastig. Vrachtwagenchauffeurs mogen van de staatssecretaris en van de minister niet twaalf uur lang achter elkaar blijven rijden, maar in de lucht zou dat volgens de staatssecretaris en de minister geen probleem zijn. Dat vind ik toch heel bizar en heel vreemd. Ik ben benieuwd naar de onderbouwing hiervan. Of de minister ons die rapporten nou fysiek toestuurt of een linkje stuurt zodat ik het zelf kan downloaden, dat maakt mij allemaal niet uit, als ik maar wel kan zien wat de onderbouwing hiervan is. Ik kan mij namelijk niet voorstellen dat het veilig is om twaalf uur lang achter elkaar te vliegen. Daarna komt het moeilijkste: je moet gaan landen. Dan moet je nog wel fris zijn in je hoofd en mag je niet slaperig zijn. Dat wordt wel heel moeilijk als je straks twaalf uur lang achter elkaar mag blijven vliegen. Als we er dan achter komen dat het niet meer veilig is, is het misschien wel te laat. Ik ontvang dus graag informatie hierover.

**Voorzitter: Hachchi**

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Op een aantal punten, zoals de rust- en werktijden voor piloten en de compensatie, komen we zeker nog terug. Ik heb nog één specifieke vraag over de traditionele zeilschepen en de bruine vloot, een onderwerp waar ik niet zo goed in zit. Ik heb inmiddels wel begrepen dat de overheid al twee keer geld heeft gegeven, ook omdat zij een bepaalde mate van verantwoordelijkheid had. Het gaat nu om een bedrag € 15.000, dus waarom nu zo'n strak njet? € 15.000 blijft een hoop geld, maar waarom is de minister op dit punt zo principieel? Ik mis nog een beetje de inhoudelijke onderbouwing hiervan. Graag wil ik hierop een reactie.

**Voorzitter: Kuiken**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ben blij dat de Kamercommissie de staatssecretaris de ruimte geeft om met een voorstel te komen over de compensatie-uren. Zoals ik al zei, zal de staatssecretaris na de zomer met een voorstel komen.

Mevrouw Hachchi vroeg wanneer we het er weer over gaan hebben. In oktober is de volgende Transportraad, maar het hangt van de voorzitter af of het wordt geagendeerd of niet. De volgende Transportraad is in ieder geval in oktober. Als de staatssecretaris het na de zomer aanlevert, heeft de Kamer dus heel veel tijd om daarover met haar van gedachten te wisselen.

Mevrouw Hachchi heeft duidelijk aangegeven dat die drie uur wat haar fractie betreft belangrijk is. Ik heb ook gezegd dat we kunnen kijken naar maatwerk, waarbij er bijvoorbeeld wel sprake is van minder uren, maar dan met andere bedragen. Ik hoop dat de Kamercommissie daarvoor openstaat, anders hoeft de staatssecretaris ook niet zo veel alternatieven in beeld te brengen.

Ik kom op de buitengewone omstandigheden en de opmerking dat de lijst beter kan. We blijven daar goed naar kijken.

Ik had, dacht ik, al wel antwoord gegeven op de vraag over de verontreinigde lucht. Dat zit niet in deze wet, maar in de Wet milieubeheer.

We komen nog wel terug op de rust- en rijtijden voor piloten, waarschijnlijk ook bij het AO. De heer Bashir vroeg expliciet naar de lange

tijd dat er kan worden gevlogen. Heel vaak zijn er meerdere piloten aan boord. Zij wisselen elkaar dus af. Maar het verschil zit onder andere in het feit dat ook de stand-bytijd wordt meegeteld, want je kunt natuurlijk niet even ergens anders naartoe gaan om te rusten. Je bent en blijft nog wel in hetzelfde vliegtuig. Er kan sprake zijn van omstandigheden waarin je ervan moet afwijken.

De **voorzitter**: De heer Bashir heeft een verduidelijkende vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor de heer Bashir vragen om informatie. Het gaat toch over die wetenschappelijke rapporten?

De heer **Bashir** (SP): Ja.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb ik al antwoord op die vraag gegeven. Ik zal kenbaar maken waar al die rapporten te verkrijgen zijn, zodat de Kamercommissie die kan bekijken. Als een meerderheid van de commissie een en ander op papier wil hebben, dan hoor ik dat gaarne, maar er was nog niet echt een conclusie getrokken.

De heer **Bashir** (SP): Een linkje is genoeg. We kunnen die rapporten zelf wel downloaden. Dat is geen probleem.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat scheelt weer wat bomen.

Ik kom te spreken over de weg en de inning van de boetes. Waarom kunnen we niet inzetten op in Nederland boetes voor Nederland heffen en in Frankrijk boetes voor Frankrijk heffen. Dat is een lastig punt. Dat is tegen de regels in Europa. Stel dat dit wel kon. Dan zouden wij ook mensen uit andere landen niet kunnen beboeten. Als personen uit andere landen dan bij ons een overtreding zouden begaan, zouden wij daar ook niets mee kunnen doen. Ik wil wel mijn licht opsteken bij de brancheorganisaties. Ik zal vragen hoe vaak en waar het voorkomt, zodat wij de feiten kunnen verzamelen. Ik wil er wel voor zorgen dat we in Europees verband tot harmonisering van de controles komen. Maar het lijkt mij onverstandig om Nederlanders alleen Nederlanders te laten beboeten en Fransen alleen Fransen. In een ander verband spreekt de PVV-fractie mij ook weleens aan over het gedrag van personen uit bepaalde landen op onze weg. Dan wil zij mij toch ook in de actiestand krijgen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb een korte verduidelijking, want ik ben waarschijnlijk niet duidelijk genoeg geweest. Ik refereerde ook aan het vorige AO. Natuurlijk moeten wij het recht hebben om buitenlanders te kunnen beboeten en moeten Fransen het recht hebben om Nederlanders te kunnen beboeten. Het gaat mij erom dat de tachograaf, die ik in het AO Verkeersveiligheid noemde, net over de grens wordt uitgelezen, in Reims of in Rouen, of waar dan ook. Daar zit de politie op klapstoeltjes klaar, omdat zij 10% van de boete die zij direct kan innen, mag gebruiken voor het huishouden van haar eigen departementale politiebureau. Het gaat mij vooral om die overtreding, dus niet om wat de minister net heeft uitgelegd. Het gaat mij dus om het punt dat ik nu noem en ook in het AO Verkeersveiligheid heb genoemd. We willen af van die ongelijkheid en die scheefheid, want het is puur onrecht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt mij overigens een prima methode als voortaan ook ons ministerie 10% van de boetes op de wegen zou ontvangen. Daar zal ik het eens met mijn collega's over hebben.

Maar goed, ik stel voor om eerst samen met de brancheorganisatie te bekijken hoe vaak het voorkomt en om wat feiten te verzamelen. Dat lijkt mij de juiste weg. Als wij dat gedaan hebben, kom ik hierop terug. Ik weet dat dit onderwerp de heer De Graaf zeer ter harte gaat. Hij zal mij daar dus ook met regelmaat op blijven bevragen.

Ik kom op het spoorpakket. De interoperabiliteit wordt weliswaar uiteindelijk weer naar het totaalpakket overgeheveld, maar feitelijk wordt er nu wel losjes over besloten doordat je het er nu ook over hebt. Die besluitvorming vindt dus al plaats. Uiteindelijk zal er een totaalpakket worden gepresenteerd. Daarmee komt het tegemoet aan wat mevrouw De Boer vraagt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb vanuit de sector begrepen dat je er misschien een apart pakket van kunt maken. Maar het zou ook losgeweekt kunnen worden, waardoor het in de tijd naar voren wordt gehaald, want uiteindelijk gaat het daarom. Misschien kan de staatssecretaris dat meenemen in het overleg? Ik snap dat wij er vandaag niet uitgekomen. Maar dan wordt het naar voren gehaald in de tijd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal maandag in de Transportraad bekijken hoe het allemaal precies in elkaar zit. Nu wordt het juist apart behandeld. Dan wordt er eigenlijk al over besloten. Als ik datgene wat mevrouw De Boer zegt goed interpreteer, is de vraag vanuit de sector: waarom zou je dat niet alvast kunnen laten ingaan? Ik zal bekijken wat de ingangsdatum is en of dat moet wachten op de rest van de besluitvorming over de marktordening of dat we, als we het er met elkaar over eens zijn, ook in staat zijn om dat deel dan alvast apart te laten ingaan. Dat is natuurlijk wel een belangrijk element.

Tot slot kom ik op de bruine vloot. Ik snap heel goed dat er wordt gezegd: het is toch sympathiek; u hebt in het verleden toch ook meebetaald? Dat hebben wij gedaan omdat wij het onterecht vonden dat Denemarken het zo deed, maar daarmee voelden wij ons niet verantwoordelijk voor iets dat wij nationaal veroorzaakt zouden hebben. We hebben gepoogd om de bruine vloot te ondersteunen. We hebben dat ook een tweede keer gedaan. We doen het nu nog steeds met mensen en juridische kracht. Je kunt je afvragen: waarom heb je het nog over € 15.000? Maar de Kamercommissie weet dat we op dit moment elke steen optillen om geld te vinden. Ik heb ook discussies met de Kamer over het verminderen van de hoeveelheid toezichten in de scheepvaart. Ik heb het dan over de vermindering van het toezicht bij de bediening van de bruggen over onze rivieren en over het uitzetten van het licht langs de snelweg, waar we maandag mee zijn gestart, om de kosten terug te dringen. We zitten dus heel krap. Dan nog kun je je afvragen: wat is € 15.000? Maar ik ben op dit punt toch principieel. We hebben een keer € 65.000 gegeven. We hebben nog een keer € 12.000 gegeven. Toen hebben we gezegd dat het de laatste keer was. We bieden ook juridische ondersteuning, kennis en menskracht. Ik denk dat ook de scheepseigenaren die zijn verenigd, een zekere verantwoordelijkheid hebben om er zelf iets aan te doen. Het klinkt misschien raar dat we aan het debatteren zijn over zo'n klein bedrag, terwijl er elders veel grotere bedragen uitspringen. Maar ik blijf een beetje principieel. Ik wil niet bij ieder goed gevoel zeggen: laten we het toch maar wel doen. Dan is het aan de Kamer om te bekijken wat voor een goed gevoel zij op dit punt heeft.

De **voorzitter**: Daarmee is er een einde gekomen aan de tweede termijn. Er is een aantal toezeggingen gedaan. Ik houd niet helemaal de juiste volgorde aan.

- Voor het AO Luchtvaart horen wij nog even waar wij de wetenschappelijke documenten kunnen vinden voor de onderbouwing van de rust- en vliegtijden. Daarbij wordt ook aangegeven welke landen bezwaar

hebben tegen of aarzelingen hebben over de twaalfenhalvuursnorm en de stand-bytijden.

- De staatssecretaris informeert de Kamer na het zomerreces over het overleg met de belanghebbenden over passagiersrechten in de luchtvaart en over de vraag hoe om te gaan met de compensatieregeling. Daar komen wij op terug bij de eerstvolgende mogelijkheid, het volgende AO Transportraad.
- De minister voegt aan de reeds toegezegde brief over de rij- en rusttijden op de weg voor vrachtwagenchauffeurs, wat informatie toe, onder andere over Code 95, Canada en nog wat andere onderwerpen waarover vragen zijn gesteld. Dan kunnen wij daar op een later moment als Kamer over spreken. Toegezegd is dat die brief voor de zomer komt. Ik ga ervan uit dat die toezegging standhoudt.
- De Kamer wordt door de staatssecretaris geïnformeerd over het handavingskader dat nu wordt aangepast door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Het gaat over de handhaving van de passagiersrechten door vliegtuigmaatschappijen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik heb één aanvulling op de toezegging over de passagiersrechten. Er is namelijk toegezegd dat Nederland bij de aankomende Transportraad geen standpunt zal innemen. Laat dat helder zijn. Ik weet dat er ook een fiche ligt. Zonder nou te miepen over woorden en zinnen, zou het wel prettig zijn als dit wordt meegenomen bij de toezeggingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat zal ik doen. Als we al een inbreng hebben – soms kijk ik namelijk eventjes wat alle andere collega's doen – zullen we zeggen dat we willen bekijken welke mogelijkheden er nog meer zijn.

Ik heb zojuist een briefje gekregen waarop staat dat de informatie over de rij- en rusttijden na de zomer in plaats van voor de zomer wordt verstuurd. Ik vroeg mij af waarom, maar het heeft te maken met het feit dat er nu allemaal extra vragen zijn gesteld. Het gaat over Canada, het systeem en nog een aantal andere punten. Ik hoop dat de commissie mij de ruimte hiervoor geeft.

De **voorzitter**: Ik denk niet dat we voor het zomerreces nog een algemeen overleg kunnen inplannen, maar het lijkt mij handig dat het vrij snel na de zomer onze kant opkomt. Wij hebben immers een aantal malen vrij fundamentele vragen over dit onderwerp gesteld.

Ik wil de mensen in de zaal hartelijk danken voor hun aandacht. Dat geldt ook voor de mensen die thuis meeluisteren. Tot de volgende keer.

Sluiting: 14.53 uur.

## **Volledige agenda**

1. Aanbieding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op 10 juni 2013 en een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu

Kamerstuk 21 501-33-423 – Brief regering d.d. 22-05-2013

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas

2. Laatste ontwikkelingen in EU-dossiers in aanloop naar Transportraad 10 juni

Kamerstuk 21 501-33-425 – Brief regering d.d. 04-06-2013

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus

3. Verslag EU Transportraad 11 maart 2013

Kamerstuk 21 501-33-412 – Brief regering d.d. 22-03-2013

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus

4. Cabotage in het wegvervoer

Kamerstuk 21 501-33-408 – Brief regering d.d. 27-02-2013

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus

5. Resultaten van het gesprek met de VNV en de uitkomsten van de workshop bij EASA t.a.v. werk- en rusttijden in de luchtvaart

Kamerstuk 31 936-131 – Brief regering d.d. 25-02-2013

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

6. Naleving van de uitspraak van het Europees Hof van Justitie in de gevoegde zaken over compensatie bij langdurige vertraging en over de definitie van het begrip «buitengewone omstandigheden» uit de Denied Boarding Compensation-verordening

Kamerstuk 31 936-132 – Brief regering d.d. 27-02-2013

staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld

7. Beantwoording vragen van het VSO over het onderdeel «Belgisch Wegenvignet»

Kamerstuk 21 501-33-419 – Brief regering d.d. 15-05-2013

minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas  
Geesteranus

8. Fiche inzake Wijziging verordening GNSS-Agentschap

Kamerstuk 22 112-1585 – Brief regering d.d. 15-03-2013

minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

9. Fiche: Mededeling «Passagiersbescherming in geval van insolventie van luchtvaartmaatschappijen»

Kamerstuk 22 112-1606 – Brief regering d.d. 26-04-2013

minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

10. Fiche inzake Herziening Verordeningen passagiersrechten luchtvaart

Kamerstuk 22 112-1604 – Brief regering d.d. 19-04-2013

minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans

11. Fiche: Verordening meerjarenfinanciering Europees Agentschap voor maritieme veiligheid

Kamerstuk 22 112-1613 – Brief regering d.d. 08-05-2013

minister van Buitenlandse Zaken, F.C.G.M. Timmermans