

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 459**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 27 januari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 28 november 2013 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 november 2013 over de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2013 en de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu (Kamerstuk 21 501-33, nr. 445);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 november 2013 over wijzigingen in de agenda van de Transportraad van 5 december 2013 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 450);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 oktober 2013 over het verslag van de EU Transportraad op 10 oktober 2013 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 442);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 november 2013 over compensatie bij vertraging voor luchtpassagiers (Kamerstuk 21 501-33, nr. 446);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 november 2013 met antwoord op vragen van het lid Kuiken over uitbetaling compensatie en reactie op het voorstel van het lid Hachchi om compensatiebedragen in te voeren voor beschadiging en vermissing van bagage (Kamerstuk 21 501-33, nr. 451);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 november 2013 met het antwoord van het kabinet op de consultatie van de Europese Commissie inzake de effecten en het functioneren van de Europese Richtlijn Vakbekwaamheid Beroepschauffeurs (2003/59 EG) (Kamerstuk 22 112, nr. 1737);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 november 2013 over EU-onderhandelingen APK-pakket technische controles voertuigen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 447);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 november 2013 over het wegen van containers voor**

- zeeschepen en subsidies voor het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T) (Kamerstuk 21 501-33, nr. 452);**  
– **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 22 november 2013 over het fiche: Wijziging richtlijn EU ETS luchtvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 1739).**

Van dit overleg brengen de commissies 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,  
Tjindink

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Bashir, Van Dekken, Elias, Kuiken en Van Veldhoven,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 16.05 uur

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris, de Minister en de staf van harte welkom, evenals de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen op internet. Ik zou dat ook zeker doen.

Ik heb een paar mededelingen vooraf. Het lid Van Veldhoven komt iets later. Dat zou misschien ook kunnen gelden voor één of twee andere Kamerleden. We wachten het af.

Vanmiddag heeft de Kamer de antwoorden ontvangen op de vraag van het lid Sjoerdsma van D66 over de Duitse tolplannen.

Ik stel voor dat iedere spreker in eerste termijn een spreektijd heeft van vier minuten en dat hij twee interrupties mag plegen.

De heer **Bashir** (SP): Vier minuten lijkt mij te weinig. Ik stel voor om er zeven minuten van te maken. We zijn op dit moment met drie Kamerleden, dus dat gaat wel lukken.

De **voorzitter**: We zijn straks met vier Kamerleden en er komt wellicht een vijfde bij. Ik stel voor om de spreektijd te beperken tot vijf minuten, vooral omdat we hier niet veel langer dan tot 18.00 uur kunnen zitten. Gaat u daarmee akkoord?

De heer **Elias** (VVD): Ja, dat is akkoord. Dat is altijd welkom, maar ik zeg er wel bij dat we dat soort dingen vaak in de procedurevergadering vaststellen. Als ik mijn betoog met heel veel moeite terugbreng en daarna weer meer spreektijd krijg, is dat heel onhandig, maar op zich vind ik het een prima idee.

De **voorzitter**: Ik probeer een compromis te bereiken, maar u hebt groot gelijk.

De heer **Elias** (VVD): Ik snap het.

De **voorzitter**: Als we nu met u beginnen, dan zijn we heel benieuwd op welke spreektijd u precies uitkomt. Gaat uw gang, mijnheer Elias.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik heb hier staan dat ik mij gezien de tijd moet beperken tot een drietal onderwerpen, maar ik haal er denk ik nog wel eentje bij. Ik kom in ieder geval te spreken over de verordening inzake de compensatie bij vertraging voor luchtpassagiers, het Europese apk-voorstel en het voornemen van de nieuwe Duitse regeringscoalitie voor een tolheffing, zoals dat via de pers tot ons is gekomen.

Ik begin met het laatste punt. De VVD-fractie is hier absoluut niet blij mee. Dat zal iedereen begrijpen. Alhoewel de precieze invulling hiervan nog duidelijk moet worden, bestaat er weinig twijfel dat het heffen van tol tot extra lasten zal leiden voor de transportsector, bewoners van de grensstreken en het Nederlands vakantieverkeer. Dit komt boven op de reeds bestaande Duitse tolheffing op snelwegen voor buiten- en binnenlandse vrachtwagens van meer dan 12 ton, waar de Minister in antwoord op de Kamervragen over rept.

Daar komt nog eens bij dat, als we de berichten mogen geloven, de Duitse verkeersdeelnemers gecompenseerd worden, althans zoals het er nu uitziet. De Minister is hier in de antwoorden zeer terughoudend over. Dat snap ik vanuit de formele positie wel, maar we zijn gekke henkie niet. Laten we er even van uitgaan dat die plannen zoals ze via de pers tot ons komen, kloppen. Het gaat hierbij de facto om een belasting op buitenlands verkeer. De facto ontstaat er dus een ongelijk speelveld tussen Duits en Nederlands verkeer. Ik snap wel dat het zo gespeeld zal worden dat er in formele zin wel sprake is van een gelijk speelveld, want anders zal Brussel de nieuwe Duitse coalitie in de nek hijgen. Maar ik zou toch zeer graag zien dat de Minister en de Staatssecretaris, in welk Europees verband dan ook, ijveren voor een gelijk speelveld, de facto en niet de jure. Ik hoor graag van de Minister wat haar mening is over de Duitse tolplannen en of zij het sterke ongenoegen van mijn fractie wil overbrengen aan haar Duitse collega.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, de heer Bashir heeft een vraag voor u.

De heer **Elias** (VVD): Ik maak mijn zin even af als u het goed vindt. Wij vragen de Minister of zij ons ervan kan verzekeren dat er met behulp van de Europese antidiscriminatieregelgeving zeer scherp op wordt toegezien dat binnenlands en buitenlands verkeer de facto gelijk worden behandeld.

De heer **Bashir** (SP): Over dat ongenoegen, dat ik met de heer Elias deel, zal ik het straks ook hebben. De Minister en de Staatssecretaris worden straks om een boodschap gestuurd, maar zij staan niet heel sterk in hun schoenen, want we gaan, dankzij de VVD, zelf ook tol heffen, bijvoorbeeld op de A15, in de Blankenburgtunnel. Ik vraag de VVD om zich bij de verzoeken die zij zojuist heeft gedaan, niet alleen te richten op Duitsland maar ook op Nederland.

De heer **Elias** (VVD): Dat is leuk gevonden. We hebben het hier bij het begrotingsdebat al uitgebreid over gehad. Tol mag wat ons betreft alleen worden ingevoerd als het noodzakelijk is, als een weg er anders niet zou komen. € 1,12 op twee plekken in Nederland lijkt mij toch iets anders dan wat zich in Duitsland dreigt te voltrekken. Ik kom op de verordening voor de compensatie bij vertraging voor luchtpassagiers. Middels deze verordening is het recht op compensatie voor luchtreizigers beter geregeld. Al vanaf de invoering in 2004 zorgt die verordening voor gedoe, onduidelijkheid en een eindeloze stroom jurisprudentie vanuit het Europees Hof van Justitie in Luxemburg. Daarom steunen wij een herziening. Daarbij moet een evenwicht worden bewaard tussen het behouden van een goede vergoeding voor de consument bij vertraging en ander ongerief en het voorkomen van onhoudbaar hoge vergoedingen die betaald zouden moeten worden door de luchtvaartmaatschappijen, waar bovendien regelmatig de reiziger voor opdraait in de vorm van een hogere ticketprijs. Op verzoek van onder andere mijn fractie heeft de Staatssecretaris een onderzoek laten uitvoeren naar alternatieven voor de vergoedingsgrens, die in het voorstel van drie naar vijf uur wordt opgetrokken, waardoor die voor korte Europese vluchten wel erg stringent wordt. Hoewel dit onderwerp alleen als voortgangspunt op de agenda van de Transportraad staat, zou ik mij toch willen uitspreken voor voorbeeld twee, zoals dat door de Minister is gehanteerd. Voor alle kijkers geef ik het heel kort weer. In het voorbeeld gaat het om € 150 compensatie na drie uur vertraging voor alle vluchten tot 750 kilometer, € 300 compensatie na zes uur vertraging voor alle vluchten tussen 750 kilometer en 3.500 kilometer, € 500 compensatie na negen uur vertraging voor alle vluchten tussen 3.500 kilometer en 6.000 kilometer en € 650 compensatie na twaalf uur

vertraging voor alle vluchten vanaf 6.000 kilometer. Dat lijkt de VVD-fractie een voorstel dat meer ruimte biedt voor maatwerk en dat een beetje het midden houdt tussen de belangen van de consument en de belangen van de luchtvaartmaatschappijen. Is de Staatssecretaris bereid om zich hier in Europees verband voor in te zetten? Hoe schat zij de kans in dat hier meer steun voor te vinden is bij andere lidstaten? Dat is immers des Pudels Kern.

Afgelopen voorjaar heeft de Minister van I en M, mede op verzoek van de VVD-fractie, korte metten gemaakt met de concept-apk-verordening van de Europese Commissie. Hiermee zou het Nederlandse keuringssysteem voor gemotoriseerd verkeer ernstig in de wielen worden gereden en zou het aantal te keuren voertuigen fors uitbreiden. Het uiteindelijk door de Europese Raad aangenomen voorstel werd een richtlijn waar Nederland zich goed in kon vinden. Het betreft hier echter een zogenaamd medebeslissingsonderwerp, hetgeen betekent dat ook het Europees Parlement erover gaat. Het Parlement nam een voorstel aan dat volledig in lijn is met het verfoeilijke oorspronkelijke voorstel van de Commissie, inclusief apk-keuringen voor motorfietsen, quads, brommers, scooters, aanhangwagens en caravans en controles langs de weg. Het werd ook weer een verordening in plaats van een richtlijn. Dat is ook niet best. Dit betekent dat er een compromis moet worden bereikt tussen het Parlement en de Raad. Dat lijkt altijd slechter dan hetgeen waar het op ging lijken. De apk-verordening biedt een oplossing voor een probleem dat niet bestaat – het Nederlandse apk-systeem werkt prima – en waar de Europese Unie wat mij betreft ook niet over gaat. De reeks van extra controles zal ongetwijfeld een niet geringe ergernis en substantiële extra kosten opleveren voor de burger én de ondernemer, die ermee geconfronteerd worden. De VVD-fractie vraagt de Minister dan ook om ervoor te zorgen dat de overlast zo veel mogelijk wordt beperkt door zich te richten op de volgende twee zaken. Ziet de Minister mogelijkheden om de onderhandelingen in samenwerking met andere lidstaten waar het samenwerken eerder zo aardig mee ging, dusdanig te vertragen dat een nieuw gekozen en wellicht wat eurosceptischer Europees Parlement het voorstel kan afzwakken? Wil zij streven naar mogelijkheden voor behoud van het Nederlandse systeem door in te zetten op een richtlijn in plaats van een verordening? Ik zie graag de Nederlandse inzet op dat punt.

De **voorzitter**: Het wordt zo langzamerhand tijd om af te ronden

De heer **Elias** (VVD): Ja. Mag ik nog twee heel korte punten maken?

De **voorzitter**: Dat mag.

De heer **Elias** (VVD): Ik kom op de weegplicht voor containers. Conform de motie van het lid Remco Dijkstra van de VVD komt er gelukkig geen weegplicht. Eventueel komt er wel een certificering. Kan de bestaande info keten over het gewicht van de container niet gewoon dicht worden gezet, want levert certificering niet op haar beurt ook weer bureaucratie op? Met de motie-Remco Dijkstra werd nu net beoogd om dat te voorkomen. Nu lijken we de ene verplichting te vervangen door een andere.

Het laatste punt gaat over het emissiehandelssysteem voor de luchtvaart. Het is een herhaling van zetten, maar het kan niet vaak genoeg herhaald worden. Voor het emissiehandelssysteem staan er weer uitbreidingsplannen op de agenda. De VVD-fractie vindt het belangrijk dat er alleen een emissiehandelssysteem voor de luchtvaart komt in mondiaal verband, zodat er geen ongelijk speelveld ontstaat voor luchtvaartmaatschappijen uit verschillende landen. Aan aanpassingen zoals die nu worden voorgesteld, bestaat dan ook geen behoefte. We willen liever dat er tijd wordt besteed aan een mondiaal systeem.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook de SP-fractie is fel tegen tolheffing, ook in Duitsland. We hebben bijvoorbeeld al het argument genoemd dat tol elitair is. De gewone man kan dan niet meer doorrijden, terwijl mensen met een dikke portemonnee dat wel kunnen doen. Maar in dit geval is de tolheffing ook nog eens gericht op buitenlanders, en dan met name op Nederlanders, want Duitsers krijgen de tol terug in de vorm van belastingverlaging. Dit gaat in tegen het idee van vrij verkeer. Volgens mij is het niet de bedoeling dat we in Europa vrij verkeer hebben, maar dat iedereen straks wel tol mag heffen of vignetten gaat invoeren. Als we dan in Oostenrijk zijn, hebben we al vier of vijf vignetten op onze voorruit en zien we niets meer op de weg. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris om hier fel verzet tegen te bieden. Ik vraag hen ook om te bekijken of het mogelijk is om juridische maatregelen te nemen tegen bijvoorbeeld Duitsland en om te stappen naar het Europees Hof.

We hebben wetten in dit land en daar houdt iedereen zich aan, behalve de luchtvaartmaatschappijen. Zij hebben zich jaren niet gehouden aan de passagiersrechten. Er is van alles geprobeerd, van het onvolledig of niet inlichten van passagiers over hun recht op compensatie tot het simpelweg niet uitkeren van de compensatie. We zijn nu veel rechtszaken verder. Gebleken is dat de passagiersrechten en de compensatie als palen boven water staan. Nu voeren de luchtvaartmaatschappijen opeens een lobby om de passagiersrechten uit te kleden. De Europese Commissie gaat helaas mee met de redenering van de luchtvaartmaatschappijen. We zien hier duidelijk hoe de Europese Commissie opereert. Slecht gedrag wordt beloond. Luchtvaartmaatschappijen die zich niets van de wetten hebben aangetrokken, krijgen hun gelijk. Dat is een kwalijke zaak volgens de SP-fractie.

De Staatssecretaris schrijft aan de Kamer dat er maar weinig vertragingen voorkomen in de luchtvaart en dat het daarom misschien goed zou zijn om de passagiersrechten uit te kleden. Maar we zien juist dat het kleine aantal vertragingen een gevolg is van de passagiersrechten. Zou het uitkleden van de passagiersrechten niet leiden tot meer vertragingen? Verder is meerdere malen het argument aangehaald dat een strak regime van drie uur zou leiden tot meer annuleringen. Heeft de Staatssecretaris hier cijfers van? Waarom zou dit gunstig zijn voor de luchtvaartmaatschappijen? Het recht op compensatie blijft immers volledig overeind als er annuleringen zijn. Of zet de Staatssecretaris zich in om het recht op compensatie bij annulering helemaal af te schaffen? Dat zou een heel slechte zaak zijn. Wat de SP-fractie betreft, houden we vast aan de drie-uurtermijn.

Wij willen ook dat passagiers eenvoudiger de vergoeding krijgen waar zij recht op hebben en dat zij worden geïnformeerd over hun rechten. Welke stappen gaat de Staatssecretaris op dit punt zetten? We zien dat de ILT hierin al jaren faalt. De ILT heeft bijvoorbeeld een lijst gehanteerd van zogenaamde overmacht, waarvan de rechters zeggen dat deze helemaal niet van toepassing is. De voorganger van deze Staatssecretaris heeft dit dossier nooit op orde gekregen. Heeft deze Staatssecretaris wel de ambitie om dit eindelijk op orde te brengen? Vorig jaar heeft de Nationale ombudsman al aangegeven dat de ILT totaal niet functioneert in dezen. Nu blijkt het ook weer uit een onderzoek van de Consumentenbond. Waarom is er geen verbetering op dit dossier? We zien dat de ILT steeds meer misstanden niet aanpakt. Het gaat dan bijvoorbeeld om misstanden in de vrachtwagenbranche, de taxibranche en de rijkschoolbranche en nu dus ook om misstanden in het kader van de passagiersrechten. Uiteraard is het niet de schuld van de ILT zelf. De bewindspersonen confronteren de ILT immers met grote bezuinigingen. Dit is echter een slechte zaak. Als we regels en wetten in dit land hebben, moeten die ook gehandhaafd worden. Wanneer gaat de ILT eindelijk weer aan het werk?

Ik kom kort te spreken over het apk-pakket. Het Europees Parlement wil erg ver gaan met de apk-eisen. Zelfs voor aanhangers worden, onder het

mom van het verbeteren van het milieu, eisen gesteld. De SP-fractie houdt vast aan het feit dat het onwenselijk is als Europa zich hiermee gaat bemoeien en er een apk komt voor motoren en aanhangwagens. De vraag is dan ook wat het kabinet gaat doen. Volgt het kabinet de lijn van het Nederlandse parlement om Europa te bewegen zich hiermee niet te bemoeien? Is er al zicht op de gevolgen van deze uitspraken van het Europees Parlement?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met de passagiersrechten. Ook mijn fractie vond en vindt dat het nieuwe compromis om de passagiersrechten af te zwakken en minder compensatie toe te kennen niet wenselijk is. Ik heb ook gekeken naar de voorliggende alternatieven, maar ook daarbij vond ik geen alternatief dat recht doet aan de passagiers. Ik noem daarbij één concreet voorbeeld. Iemand die een vakantiebestemming kiest aan de Middellandse Zee en een vertraging oploopt van meer dan drie uur, krijgt pas na vijf uur compensatie. Als je een weekje vakantie neemt, is dat voor je gevoel toch een hele vakantiedag. Daar mag dan ook wat tegenover staan. De heer Bashir heeft een vraag gesteld over het feit dat meer vluchten geannuleerd zouden worden als er slechts een drie-uurtermijn geldt. Die vraag wil ik graag steunen.

Mijn fractie vindt het wel reëel dat de compensatie in verhouding staat tot de ticketprijs die men heeft betaald. Bij optie 4, zoals die wordt geschetst in het rapport van SEO, wordt aangegeven dat dit niet redelijk is, met name omdat men de stoelprijs niet zou weten. Mijn fractie is van mening dat de stoelprijs wel redelijk bekend is omdat het pakketprijzen betreft. Misschien gaat het hierbij om gevoelige informatie. Is het dan niet op een andere manier in te kleden, zodat er toch een reële relatie is tussen de prijs die men heeft betaald versus de compensatie die men krijgt? Mijn fractie wil in ieder geval pleiten voor handhaving van de drie-uurgrens, in ieder geval voor Europa. Een iets lagere prijs vinden wij reëel, maar wij zouden, ook in de voorstellen, niet te ver willen afwijken van het voorstel van de Commissie. We weten uiteraard ook dat de Staatssecretaris afhankelijk is van de andere lidstaten. Ook daarom gaan wij vrij stevig erin om voor de passagiers een goede deal overeind te houden.

Ik kom op de apk-controles. Mijn fractie is hier buitengewoon ongelukkig mee. Als we pech hebben, dan zullen alle motorrijvoertuigen en alle caravans straks apk-plichtig zijn. Daarmee is de verkeersveiligheid niet gediend. Onze portemonnee is er niet mee gediend. Bovendien – dat is nog veel erger – ondermijnt het het vertrouwen in Europa, omdat men wordt geconfronteerd met regelgeving die niet bijdraagt aan datgene wat wij in Nederland al goed hebben geregeld.

Er is gevraagd of we nog met andere landen kunnen optrekken en hoe het zit met de richtlijnen en verordeningen. Ik denk dat dit al een gelopen race is, maar dat het goed is om dit nog even met elkaar uit te spreken. Als mij wordt gevraagd wat ik liever heb, moet ik bijna kiezen tussen twee kwaden. Ik wil eigenlijk helemaal niets. Ik kan mij ook niet voorstellen dat landen om ons heen dit willen. Als wordt gekozen voor een apk voor caravans, worden heel veel mensen onnodig geraakt. Het probleem is vaak niet de techniek, maar het feit dat een en ander verkeerd beladen is. Andere landen om ons heen zullen meer worden geraakt doordat er misschien motorvoertuigen worden gecontroleerd. Feit is dat zij waarschijnlijk minder geneigd zijn tot handhaven, terwijl wij dat wel doen, want waar wij wetten en regels kennen, zullen we ze ook naleven. Ik vind het dus echt kiezen tussen twee kwaden. Ik hoop dat er nog enigszins licht is om dit onzalige voorstel te blokkeren.

Ik houd niet netjes bij of het de Minister of de Staatssecretaris betreft, maar ik wip gewoon van de een naar de ander. Mijn volgende punt gaat over ETS. Het is geen verrassing dat wij voorstander zijn van een mondiaal systeem. Wij zouden daar het liefste aan willen vasthouden. Als het niet lukt om hierop uit te komen, hopen wij dat er nog een Europees

voorstel mogelijk blijft. Ik wil graag van de Staatssecretaris een toelichting op wat haar inzet wordt en de kansen daaromtrent.

Ik kom op de verordening inzake havendienstverlening. De PvdA-fractie wil benadrukken dat zij alleen kan instemmen met de EU-havenverordening als de commerciële vrijheid van havendienstverleners blijft bestaan. Dat is belangrijk omdat hierdoor onder meer het loodswezen zijn bijzondere en noodzakelijke monopoliepositie in dit geval kan behouden.

Ik kom op mijn laatste punt, want volgens mij is mijn spreektijd al bijna voorbij. Het betreft het tolsysteem in Duitsland. We hebben hier al de goede gewoonte om via de kranten te communiceren. Ik had namelijk al vernomen dat de Minister op dit punt zeker contact zal opnemen met haar Duitse collega's. Wij kennen Nederland en we weten een en ander over tol. Ieder land is zelf verantwoordelijk om te bepalen hoe ze het doen. Ik maak mij echter zorgen om onder anderen de mensen die in de grensstreken wonen en die hier direct door benadeeld worden en om onze algehele positie. Daar zijn ook al een paar vragen over gesteld. Ik sluit mij daar graag bij aan.

De **voorzitter**: We kunnen onmiddellijk overgaan tot de beantwoording door de Minister en de Staatssecretaris in eerste termijn. Ik vraag de Minister om te beginnen met haar aandeel in dezen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Laat ik maar beginnen met de tolheffing, want dat is toch het meest actuele onderwerp. Net zoals de Kamerleden ben ik helemaal niet blij met het feit dat Duitsland het voorstel in haar regeerakkoord heeft opgenomen. Ik heb contact gehad met mijn collega Peter Ramsauer, die nu nog Minister is. Na 14 december zullen we zien of hij nog steeds op die plek zit. Ik heb hem duidelijk gemaakt dat wij dit een onwenselijke situatie vinden vanwege het discriminatoire karakter. Inderdaad is het idee hierin opgenomen dat die heffing voor de eigen mensen wordt kwijtgescholden. Dan blijft er dus alleen voor de buitenlandse rijders een belasting over. Ik zal mij daartegen verzetten. Ik zal dit direct doen bij Duitsland. Ik heb ook gezegd dat ik een gesprek wil hebben voordat het voorstel is uitgewerkt tot een plan. Eind volgend jaar moet Duitsland het namelijk uitgewerkt hebben tot een plan. Ik zal bekijken wat ik met collega-ministers, bijvoorbeeld de Minister in Oostenrijk, zou kunnen doen aan de juridische procedure. Ik heb begrepen dat mijn Oostenrijkse collega ook al nadenkt over juridische procedures op dit vlak. Ik zal dus alle wegen bewandelen die we kunnen bewandelen.

Vlaanderen heeft een tijdje terug een soortgelijk voorstel gedaan. Uiteindelijk is men toch op heel veel bezwaren gestuit. Het voorstel ligt er nog steeds niet. Ik hoop dat het na de verkiezingen daar ook van tafel wordt geveegd. De Europese Commissie heeft ook opmerkingen gemaakt over het conceptvoorstel. De Europese Commissie heeft toen gezegd: het mag niet op het volledige wegennet worden toegepast, want er moet altijd vrije doorgang mogelijk blijven. Hetzelfde geldt overigens voor het Nederlandse tolsysteem. Je moet altijd een gratis alternatief hebben. Wat dat betreft is het dus niet elitair. De Europese Commissie heeft ook gezegd dat eigen inwoners moeten kunnen bepalen of ze op een tolgeweg rijden en, zo ja, van welke duur hun vignet moet zijn. Er moet dus niet automatisch een jaarvignet worden opgelegd aan de eigen inwoners. Dit zijn al twee beperkingen die naar aanleiding van het Vlaamse plan door de Europese Commissie zijn gesteld. Ik zal het Duitse plan nauwlettend volgen, maar ook de Europese Commissie zal dat doen. Ik zal ook daar mijn zorgen aan de orde stellen. Dat doe ik dus op alle vlakken.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik ben even kwijt hoelang het de vorige keer duurde voordat de Europese Commissie iets had gevonden van het



Belgische voorstel. Heeft de Minister enig idee wanneer wat meer helderheid wordt verschaft? Verwacht zij dat de Europese Commissie dit pas gaat doen als het voorstel concreet is of dat ze het nu al doet naar aanleiding van het voornemen bij het regeerakkoord?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De Europese Commissie zal het niet doen naar aanleiding van een voornemen. Ze heeft echt een «conceptarchitectuur» nodig, zoals dat wordt genoemd in Europees verband. Afgelopen keer heeft de Europese Commissie niet gereageerd op een eindplan van Vlaanderen, maar op een conceptplan. Ik begreep vanmorgen van mijn collega dat met Duitsland is afgesproken dat eind volgend jaar het plan gereed moet zijn. Dan zou je verwachten dat er halverwege 2014 of iets later een conceptplan moet liggen. Ik denk dat wij erbovenop moeten zitten om ervoor te zorgen dat de Europese Commissie snel een reactie hierop geeft. Ik hoop echter dat het plan, net zoals de Belgische plannen, niet al te veel vaart zal krijgen.

Ik kom op de apk. Hierbij is sprake van een heel vervelende situatie. We hebben keihard onderhandeld om het voor ons zeer ongewenste voorstel van de Commissie met een aantal lidstaten om te bouwen naar een voor ons acceptabel voorstel, en van een verordening naar een richtlijn. Een acceptabel voorstel houdt in beperkte controles, in frequentie weinig extra controles erbij en een beperkt aantal voertuigen. We weten echter dat het in Europa zo werkt dat er gelijktijdig wordt onderhandeld met het Europees Parlement, de zogenaamde discussie met het Parlement, die daarna in een dialoog met vertegenwoordigers van de Raad, het Europees Parlement en de Commissie moet leiden tot het eindvoorstel. Dan wordt het vaak een beetje blurry. Dan zit je dus niet meer in een Transportraad, maar vindt het allemaal via een soort ambtelijke onderhandelingen plaats.

Omdat ik weet hoe gefocust de Kamer hierop is – dat geldt overigens ook voor het kabinet – heb ik gemeend dat het goed was om haar meteen ervan op de hoogte te stellen dat er een ander voorstel was van het Europees Parlement en om mijn zorgen op dit punt te delen. Een deel van de zeven lidstaten waar we toen mee opgetrokken zijn, is nu wel tevreden, maar een deel daarvan is niet tevreden. Je kunt nooit een voorstel van het Europees Parlement helemaal naast je neerleggen. Je moet onderhandelen over de onderdelen, dus wel of niet een apk voor caravans, of wel of niet een apk voor motoren. In Duitsland worden motoren al gekeurd. Voor Duitsland zal het dus een wat minder groot punt zijn. Duitsland zal dan zeggen: doe mij maar een keuring voor motoren. Een ander land zal zeggen: doe mij maar een keuring voor caravans, want die zijn mij een doorn in het oog. We zullen dus ontzettend goed moeten polsen binnen de groep van medestanders die we hadden, hoe we zo veel mogelijk punten die wij niet willen, eruit kunnen krijgen. We hopen dat we daar medestanders voor zullen krijgen. Daarom vind ik het ook belangrijk om het alvast met de Kamer te bespreken. Stel dat de Kamer zegt: als we tussen twee kwaden moeten kiezen, dan maar de ene wel en de andere niet. Ik hoor haar ook zeggen: het is voor ons net zo moeilijk, want het is allemaal onwenselijk. Ik zal dus alles op alles zetten om er bij de onderhandelingen zo strak mogelijk in te zitten. Of we akkoord gaan of niet, hangt af van het eindvoorstel. Als je bij voorbaat zegt dat je nergens mee akkoord gaat, zit je niet meer aan tafel. Dan kun je het ook niet meer beïnvloeden en wordt het erger. Je terugtrekken nadat je een aantal dingen gedaan hebt gekregen, behoort ook niet tot de spelregels. Het is dus een heel precair en lastig proces. De prioriteit ligt bij het tegengaan van de vergaande wensen van het Europees Parlement. Vertragen is een tweede optie, maar dat is toch een gevaarlijke route, omdat je niet weet wat een volgend Parlement gaat doen op dat vlak.

Er zijn drie grote lidstaten die niets willen, net zoals Nederland. Maar bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk en Duitsland hebben op een aantal punten minder bezwaren met het tweede voorstel dan wij ...

De **voorzitter**: Oké, gaat u door. Ik zie wel vragende ogen, maar dat is gewoon de gelaatsuitdrukking van de leden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Maar goed, wij zitten erbovenop en wij zitten er hetzelfde in als de Kamer. Hoe minder we op dit punt moeten ingeven, hoe beter het wordt.

Ik kom op de weegplicht. We hebben ons ervoor ingezet dat er naast de verplichte weegplicht een alternatief zou ontstaan, namelijk een certificering waardoor niet alles hoeft te worden gewogen. De VVD vroeg: kan het dan niet nog minder? Heb je zo'n certificering wel nodig? Levert zo'n certificering niet meer administratieve lasten op? Het gaat om een regeling waarbij goed het gewicht kan worden vastgesteld. In het kader van de veiligheid is dat wel van belang. Het gebeurt echter niet door weging. Die weging leverde de meeste lasten op, want zo'n weging betekent dat je ter plekke de boel moet stilzetten. Ik zet mij ervoor in om de certificering zo in te richten dat de lasten beperkt zijn door zo veel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande documenten en procedures. Ik denk dat ik hiermee antwoord heb gegeven op de vraag van de heer Elias. Tot slot kom ik op de havenverordening. Er is gesproken over het perspectief van het Nederlandse loodswezen in de EU-havenverordening. De vraag is of de speciale ruimte die wij kennen voor de loods nog op die manier bestaat. Wat mij betreft, zit die ruimte er goed in, want het Nederlandse arrangement van de loodsdienstverlening vind ik een voorbeeld voor Europa. Het is wettelijk voorbehouden aan de Nederlandse loodsencorporatie (NLC), maar het staat onder toezicht van de ACM, die het tarief vaststelt. Dit gebeurt op basis van volledige kostendekkendheid en een efficiënte dienstverlening. Mijn streven is gericht op het handhaven van dit arrangement. Ik heb kennis genomen van de opening die in het conceptrapport van het EP wordt geboden. Dat gaat dus de goede kant op. De inhoudelijke behandeling van het voorstel van de Europese Commissie voor een EU-havenverordening is nog niet van gestart gegaan, maar ik zal in ieder geval blijven uitstralen dat dit is wat wij uiteindelijk willen.

Dit waren de vier onderwerpen waarnaar werd gevraagd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Zoals aan de Kamer is gemeld, staat het voorstel voor herziening van de passagiersrechten niet meer ter besluitvorming op de agenda van de Transportraad. De Raad heeft besloten dat er meer tijd nodig is om het voorstel te bediscussiëren. Er wordt dus alleen over de voortgang gerapporteerd. Dit betekent overigens niet dat andere landen anders denken over het onderdeel compensatie bij vertraging. Een meerderheid van de landen steunt op dit moment het voorstel van de Commissie. Aan het Nederlandse standpunt heb ik in de brief een open einde gelaten, omdat ik heel graag wilde weten hoe de Kamer hierin staat. Ik heb het SEO-rapport meegestuurd. Voor mij is de belangrijkste vraag: waar is de passagier het meest bij gediend? Ik vind het vooral belangrijk dat het ongemak van de passagier wordt opgelost. Ik heb een aantal afwegingen en overwegingen gegeven voor de voordelen van de ruimere uurgrens. Eigenlijk is het voordeel vooral dat de luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid hebben om de oorzaken van de vertraging op te lossen. Bovendien voorkomt de ruimere uurgrens onbedoelde prikkels om uit kostentechnische overwegingen de vlucht te annuleren. Een termijn tussen drie uur en vijf uur geeft namelijk meer ruimte om te compenseren. De Kamer vindt het echter belangrijk dat al na drie uur het vertragingongemak wordt gecompenseerd. Dat hoor ik in ieder geval uit een meerderheid van de bijdragen. Ik weet nog niet hoe

mevrouw Van Veldhoven daarin staat, want zij kwam later binnen. Ik zie haar nu echter knikken, dus dat is helder.

Ik heb al gezegd dat het merendeel van de landen het Europese voorstel steunt. Ik ben bereid om in Brussel te vertellen dat wij gaan voor een compensatieregeling waarbij de passagier voor bepaalde vluchten al na drie uur compensatie krijgt, maar dan is het wel belangrijk dat we een regeling voorstellen waarbij de eerder genoemde operationele nadelen zo veel mogelijk worden beperkt en de financiële impact ongeveer gelijk is aan het Commissievoorstel. Anders lopen we ver uit de pas en wordt de kans dat ons voorstel überhaupt gehoord wordt, steeds geringer. Er is immers al een meerderheid.

In het SEO-rapport staan twee voorbeelden die hieraan voldoen. Kort gezegd komen die erop neer dat de drie-urgrens geldt voor kortere vluchten tot 750 kilometer. Ik hoorde net zeggen: Europa. Voor de middellange- en langeafstandsvluchten gelden dan echter nog steeds ruimere urgrenzen. Ik ben bereid om deze alternatieven, of een ervan, voor te stellen. Ik kan niet beloven dat dit leidt tot een ander standpunt in de Raad, maar het is goed om het in te brengen als Nederlands standpunt. Mevrouw Kuiken heeft gevraagd waarom het niet drie uur is voor heel Europa. Voor kortere vluchten tot 750 kilometer, bijvoorbeeld naar Parijs of Londen, is het operationele nadeel minder. Het gaat om vluchten die vaak dicht bij de thuisbasis plaatsvinden. De maatschappij kan dus sneller optreden en voor vervanging zorgen. Ook vertrekken er vaak veel meer vluchten vanaf de thuishaven naar de bestemmingen. Dat geeft ruimere mogelijkheden om het voor de passagiers zo snel mogelijk op te lossen en hen op de plaats van bestemming te krijgen. Maar zoals ik al zei, is voor mij niet de regeling het doel. Het doel is dat de passagier zo snel mogelijk geen last meer heeft van de vertraging en een oplossing krijgt aangeboden. Voor vluchten langer dan 750 kilometer gelden de operationele nadelen wel in sterkere mate.

De heer Bashir heeft gevraagd of het Europese voorstel met de vijfurgrens nog wel voldoende prikkel geeft om op tijd te vliegen. Het oorspronkelijke doel van de verordening was om de praktijken terug te dringen waarbij sommige maatschappijen uit commerciële overwegingen de vluchten annuleerden of overboekten. Dat was destijds het probleem. Door de rechtspraak is pas later vertraging erbij gekomen, vanuit de gedachtegang dat het ongemak voor de passagiers bij een langdurige vertraging hetzelfde is. Dat was dus niet omdat het praktijk was dat maatschappijen opzettelijk vertraagden. Vertraging veroorzaakt per minuut al aanzienlijke onkosten voor de maatschappijen en is om die reden ook gewoon niet in het belang van de maatschappijen. De compensatie moet dus niet worden gezien als een prikkel om op tijd te vliegen maar als een vergoeding voor het ongemak. Ik denk dus niet dat luchtvaartmaatschappijen met een vijfurgrens meer gaan vertragen. Zowel de heer Bashir als mevrouw Kuiken heeft gevraagd waarom kortere urgrenzen van drie uur tot meer annuleringen kunnen leiden. Bij een korte urgrens van drie uur geldt dat een luchtvaartmaatschappij zowel bij annulering als bij vertraging compensatie voor het ongemak aan passagiers moet uitbetalen. De kosten hiervoor zijn dus gelijk. Als de luchtvaartmaatschappij dan niet de mogelijkheid heeft om het probleem binnen een korte tijd op te lossen, wordt het voor de luchtvaartmaatschappij aantrekkelijk om te annuleren. Dat komt doordat een toestel dat vertraging heeft ook in vervolgvluchten vertragingen oplevert, die dan allemaal ook gecompenseerd moeten worden. Als de vlucht wordt geannuleerd, blijven de kosten van compensatie echter beperkt tot de eerste vlucht.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik heb een ordepunt. Mijn vraag was niet zozeer waarom het gebeurt, want dat is helder. We kennen de compensatiere-

geling echter al een tijdje in de oude vorm. Hoe vaak gebeurt het dat er daadwerkelijk een vlucht wordt geannuleerd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die informatie hebben we niet beschikbaar in percentages of in absolute getallen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik maak er toch maar een interruptie van, voorzitter. Dit is natuurlijk een beetje het probleem. Alle maatschappijen schermen ermee dat ze het operationeel niet op orde krijgen, maar ze maken niet inzichtelijk hoe vaak het gebeurt. Ze zeggen ook dat er überhaupt maar een klein percentage uitvalt. Een middelgrote maatschappij die we allemaal redelijk goed kennen, zegt dat het 0,5% is. Het is dus moeilijk voor ons om te beoordelen of het een dreigement is om hun zin door te drijven of een reëel gegeven dat in de afgelopen periode, sinds we de compensatie kennen, daadwerkelijk is voorgekomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal bekijken of we die gegevens hebben, maar wat de drijfveren en de belangen van de betrokkenen ook zijn, het is vooral belangrijk dat we een compensatieregeling krijgen die zodanig is dat er geprikkeld wordt, dat er gevlogen wordt en dat problemen zo snel mogelijk worden opgelost. Als er problemen zijn, moet de passagier een compensatie krijgen die voldoende is.

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad. Ik had ook gevraagd om cijfers. Daar wordt mee geschermd, dus dan willen we daar ook een onderbouwing van. De Staatssecretaris zegt echter dat het soms voordeliger is om een hele vlucht te schrappen als je een strak regime van drie uur hebt. Dat kun je natuurlijk oplossen door de vergoedingen bij annulering hoger te maken. Daarmee voorkom je dat de luchtvaartmaatschappijen annuleren. Dan vliegen ze alsnog. Een ander argument is dat mensen bij een annulering ook nog eens achterblijven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp wat de heer Bashir zegt, maar zoals ik al zei is het van belang dat er gevlogen wordt en dat alles redelijk gebeurt, want er is ook een veiligheidsaspect. Er moet geen haastwerk worden geleverd en alle problemen moeten binnen reële tijden worden opgelost, waarbij er voldoende compensatie is. Als een vlucht vertraging heeft, kan dat meer vertragingen opleveren. Een vliegtuig doet namelijk niet één vlucht; het vliegt gewoon door. Ik heb begrepen dat luchtvaartmaatschappijen het liefst een vliegtuig een bepaald aantal uren per dag in de lucht houden. Er is een prikkel om te annuleren als het niet lukt om de reparatie uit te voeren en een vliegtuig meerdere vertragingen zal veroorzaken. Dat kost dan namelijk een aantal maal de compensatie. Ik vind het belangrijk dat er een evenwicht komt tussen een redelijke vergoeding en het veilig oplossen van het probleem. Blijkbaar zit er een spanningsveld tussen drie uren en vijf uren. Ik hoor de Kamer zeggen dat zij gaat voor het belang van drie uren. Dat heb ik ook in de brief geschreven.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp de Staatssecretaris helemaal. Dat is ook het probleem niet. Zij kan echter tegen de partijen die zeggen dat ze eerder gaan annuleren, zeggen dat dan de vergoeding bij annuleren omhooggaat. Dan los je het probleem op dat luchtvaartmaatschappijen eerder geneigd zouden zijn om te annuleren. Op deze manier geven we onszelf namelijk veel te makkelijk gewonnen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt, maar dan is het de vraag met hoeveel je de annuleringsvergoeding moet verhogen. Is dat afhankelijk van hoeveel vertraging er gecompenseerd moet worden? Hoe proportioneel is dat? Dat vraagstuk komt dan bovendien, terwijl er zeer

waarschijnlijk een technisch mankement is. De vraag is dan: kan dat veilig worden opgelost zodat iedereen door kan vliegen? Ik begrijp dus de vraag van de heer Bashir, maar er komt wel een proportionaliteitsvraagstuk om de hoek kijken.

De **voorzitter**: Ik hoor mevrouw Kuiken een opmerking maken over een vraag die niet beantwoord zou zijn.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Nee, ja, ...

De **voorzitter**: Wel of niet?

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik zal eerlijk zijn. Ik wil nog een interruptie plaatsen, maar dat mag niet meer dus dat doe ik in tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Kuiken heeft gevraagd of er een reële relatie kan komen tussen de ticketprijs en de compensatie. Het SEO heeft de koppeling met de ticketprijs onderzocht. In het rapport wordt gesteld dat er serieuze haalbaarheidsproblemen zijn. De Europese Commissie heeft die optie ook afgewezen. Het probleem zit inderdaad bij de pakketreizen. Is de ticketprijs daarbij wel bekend te krijgen? De Europese voorstellen in de SEO-voorbeelden 2 en 3 differentiëren dat wel. Bij kortere en dus goedkopere vluchten is de compensatie lager dan bij langere en meestal dus duurdere vluchten.

De SP-fractie vraagt of passagiers beter bekend moeten raken met hun rechten. Welke stappen worden gezet om passagiers beter te informeren? De commissie weet inmiddels dat ik het heel belangrijk vind dat mensen goed en helder geïnformeerd worden. Het scheelt erg veel problemen als je met goede informatie op stap gaat over rechten, klachtenprocedures en contactgegevens voor klachten. Ik meen dat ik daar met mevrouw Hachchi een uitgebreide discussie over heb gevoerd. Het is heel belangrijk dat al die zaken makkelijk online te vinden zijn. Er moet dus veel meer aandacht zijn voor online-informatie. Nederland zal er dan ook voor pleiten dat airlines verplicht worden om genoemde zaken bij de boeking en op het ticket of op het e-ticket te vermelden, zodat die stap snel gemaakt kan worden. Ook moeten de informatie en de klachtenformulieren standaard beschikbaar zijn op de websites van airlines. Die websites moeten ook de link bevatten naar de volledige informatie in alle EU-talen en naar de website van de Europese Commissie. Dat punt deel ik dus ten volle met mevrouw Kuiken. Dit kan in de huidige tijd van informatieverstrekking gewoon niet meer ingewikkeld zijn.

De heer Bashir heeft kritiek op de handhaving door de ILT van de naleving. Dat beeld komt niet overeen met het beeld van de inspectie. Het beboetings- en handhavingsbeleid staat op de agenda van het verzamel-AO op 16 januari. Daarop zal het in den brede besproken worden en ik denk dat dat goed is.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog een vraag gesteld over de ILT. Die heeft een zogenoemde lijst van overmacht, waarop staat wanneer mensen geen recht op compensatie hebben. Rechters zeggen dat die lijst niet compleet en niet correct is. Kan de Staatssecretaris nog een keer naar die lijst kijken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben natuurlijk bereid om nog eens naar die lijst te kijken en de opmerkingen daarover mee te nemen in het verzamel-AO. Daar komen we elkaar weer tegen en dat is het meest logische moment.

Mevrouw Van Veldhoven heeft nog gevraagd wat de inzet is met betrekking tot ETS.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Ik was niet heel helder op dat punt. Mag ik mijn vraag dus nog heel even verduidelijken?

De **voorzitter**: Als u het kort en bondig doet: ja.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Het voorstel zorgt ervoor dat er verbreed wordt naar een derde land. Als ik het goed begrijp, vindt de Staatssecretaris dat we dat nu niet moeten doen omdat dit het mondiale proces verstoort. Ik vraag de Staatssecretaris om dit nog een keer toe te lichten, juist omdat er veel belang gehecht wordt aan het ETS en aan een verbreding.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is voor ons belangrijk dat wat wij in Nederland doen niet het mondiale systeem verstoort. Er is nu een tussenvoorstel van de EU. Dat heeft te maken met de luchtruimbenaadering. Ik hoop dat ik niet te technisch ben, maar ik ga ervan uit dat de mensen aan de overzijde van de tafel precies weten waar ik het over heb. Op het moment dat we de «stop the clock»-variant in Europa invoeren, dus point to point en niet de luchtruimbenaadering waarbij je doorvliegt tot de grens van het luchtruim, moet dat niet stuiten op weerstand buiten Europa. We moeten voorkomen dat we weerstand oproepen. Ik kan mij voorstellen dat we tot de situatie komen waarin we wel de «stop the clock»-variant hebben, dus de «point to point»-ETS-emissielasten berekenen, maar dat niet verder doen om de internationale onderhandelingen niet te verstoren. Ik denk namelijk dat het grootste goed is dat we een internationaal systeem krijgen voor ETS in de luchtvaart.

De **voorzitter**: Dank u wel. We kunnen direct door naar de tweede termijn. Ik stel voor dat iedere woordvoerder drie minuten spreektijd krijgt en mevrouw Van Veldhoven minimaal vier. Zij kon er immers niets aan doen dat zij hier wat later was.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik kan het heel kort houden. Ik ben buitengewoon blij met de toezegging van de Minister om alles uit de kast te trekken om te proberen om de onzalige Duitse plannen tegen te houden. Wat zij zegt over Oostenrijk en over de reacties op de Vlaamse ideeën in de Europese Commissie is enigszins hoopgevend. We houden dat nauwlettend bij en worden graag op de hoogte gehouden. Datzelfde geldt voor de apk. Mochten er ongewenste ontwikkelingen optreden in de zogeheten triloog, dan houden wij ons aanbevolen om daarvan te horen. Ook hierbij vragen wij de Minister om maximaal tegen te sputteren.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik ben tevreden met het antwoord van de Minister over de Duitse tolplannen. Ik ben ook verheugd over het feit dat de Minister met andere landen wil optrekken om dit aan de orde te stellen. Een logische tegenreactie van andere landen is namelijk dat zij op termijn ook allemaal tolplannen gaan uitvoeren. Dan kun je je achteraf de vraag stellen wat we opgeschoten zijn. We blijven hierover graag geïnformeerd worden. Hetzelfde geldt voor de apk. Als er nieuwe ontwikkelingen zijn, willen wij dat graag weten.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog een paar vragen. De eerste vraag, over ETS, is voor de Staatssecretaris. Wij hebben natuurlijk graag torenhoge ambities over ETS. Ik moet echter vertrouwen op het oordeel van de Staatssecretaris dat het verstandig is om mondiaal voor een uitbreiding te gaan. Laten we hopen dat dit goed gaat. Ik ga nu in op de passagiersrechten. De inzet van de Partij van de Arbeid is nog steeds drie uur. Ik vind met name de 750 kilometer beperkt. Als je naar Zuid-Spanje gaat voor een klein weekje vakantie en je krijgt pas compensatie na vijf uur vertraging, vind ik dat beperkt. Ik heb dus nog een tussenvraag. Zouden we de grens van 750 kilometer niet wat kunnen

oprekken? De sprong naar 3.500 kilometer is meteen heel groot. De grens kan misschien naar 1.500 kilometer, waardoor we ook meteen de Europese bestemmingen erin fietsen.

Ik heb nog één vraag over de apk. Als de Minister zelf mocht kiezen, wat zou dan haar oordeel zijn? Kan de Minister ons blijven informeren over het interne overleg dat nu gaande is? Als daar ontwikkelingen in zijn, hoor ik graag of wij nog mogelijkheden hebben om daarop te sturen, hoewel dat helaas beperkt zal zijn.

Ten slotte dank ik de Minister voor haar inzet rond de Duitse tolplannen en voor haar antwoorden over de positie van het loodswezen.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Van Veldhoven, die ik nog hartelijk welkom heet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Dank u wel, en ook dank aan de collega's voor de flexibiliteit. Ik zal het kort houden, want er is al veel beantwoord. Als ik een punt aanstip dat de bewindslieden al beantwoord hebben, zal ik dat gewoon teruglezen in het verslag. Zij hoeven niet dubbel te antwoorden.

Dank voor het snelle antwoord op de Kamervragen over de tol. Kan de Minister ook toezeggen om in het bijzonder te letten op de positie van mensen die in de grensstreek wonen? Zij zullen extra worden geraakt door wat er dan ook uitkomt. Graag bijzondere aandacht daarvoor. Ik heb nog een vraag over de passagiersrechten, de verschillende alternatieven en de operationele nadelen. Ik vroeg me nog af of er een alternatief denkbaar is waarin de compensatie na drie uur lager is dan de compensatie na vijf uur, omdat daarmee de optimalisatie verandert. Het wordt een andere afweging als de compensatie die je moet geven lager is, wat ook is gerelateerd aan een kleinere vertraging. Wellicht kan daar nog over worden nagedacht.

In Amerika wordt gewerkt met een minimaal tarief voor kwijtgeraakte bagage. Daar leidt dit niet tot de problemen die de Staatssecretaris hier wel verwacht als we ermee zouden gaan werken. Ik ben dus benieuwd hoe zij daartegen aankijkt. Dat zij wereldwijd een sterke verbetering ziet, betekent dat wij het relatief nog even slecht doen. Er blijft dus een probleem, en ik vraag de Staatssecretaris hoe zij dat zelf opgelost wil zien worden. Toen ik voor de zomer met de vaste Kamercommissie op reis ging naar Noorwegen was ik ook opeens mijn koffer kwijt, dus ik heb het zelf weer eens mogen ondervinden. Ik heb de vermissing ingediend, ook online, en nog geen reactie gehad. Het loopt al een tijd dus er is wel iets te verbeteren, zo weet ik uit eigen ervaring! De informatie was overigens niet makkelijk te vinden, ondanks het feit dat ik me erin had verdiept. Ik ga nog kort in op het ETS. De «stop the clock»-variant houdt in dat we tijd geven aan het internationale proces van onderhandelingen. We zijn er ook niet mee gebaat om vluchten alleen maar te verplaatsen naar buiten Europa, want daar schiet het milieu ook niets mee op. Wat is echter de inschatting van de Staatssecretaris over de voortgang in de context van de ICAO? Als andere landen ons uitstel namelijk alleen maar gebruiken om voorlopig nog geen nee te hoeven zeggen en de discussie nog niet te hoeven aangaan, maar zij daarna toch niets willen, houden we onszelf voor de gek. Waar vallen we dan op terug na 2020?

Ik zag op de agenda het voornemen van Rusland staan om passagiersgegevens, Passenger Name Records (PNR), te vragen van zowel vluchten naar Rusland als vluchten over Rusland. Dit zou ingaan per 1 december 2013. Deelt de Staatssecretaris de zorgen over dit Russische voornemen? Kan zij opheldering geven over de voortgang van het overleg tussen de EU en Rusland? Gaat zij dit punt ter discussie stellen in de Transportraad en probeert zij te waarborgen dat de privacy van Europese burgers niet in het geding komt? Als dit schriftelijk te beantwoorden is, heb ik daar geen problemen mee, maar ik breng het graag onder de aandacht.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik geef het woord aan Minister Schultz van Haegen-Maas, want zo heet zij officieel. Dat heb ik in eerste termijn helemaal vergeten te zeggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter, dank u. U vergeet zelfs nog een stukje! Maar dat maakt niet uit. Schultz is wat mij betreft genoeg. Voor mij zijn twee onderwerpen teruggekomen, namelijk de tolheffing en de apk.

Over de tolheffing zeggen de Kamerleden dat zij zich scharen achter de strenge lijn. Zij willen graag voor zover mogelijk tussendoor op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen. Dat zal ik doen.

Wat betreft apk hoor ik dat de leden met mij betreuren dat het Europees Parlement toch weer ruimte zoekt die wij zelf niet wilden. Het is complexer om de Kamer hierover tussentijds te informeren, omdat ik denk dat de onderhandelingen nu heel snel zullen gaan. Het kan in een week, misschien twee weken rond zijn. Ik heb geprobeerd om aan te geven dat ik er alles aan zal doen om zo dicht mogelijk bij het Kamervoorstel te blijven maar dat het uiteindelijk toch een afweging wordt: wat is haalbaar en wanneer heb je het minst ernstige voorstel te pakken? In zo'n onderhandeling is het niet mogelijk om later terug te komen en te vragen: wat hebt u liever, de caravan of de motor? Ik denk dat wij moeten aanvoelen wat eruit gehaald kan worden zodat we zo dicht mogelijk blijven bij het bestaande voorstel.

Mevrouw Van Veldhoven noemde de positie van mensen in de grensstreek. Ik heb daar al iets over gezegd, maar ik kan dat nog een keer doen. Een van onze zorgen betreft juist de mensen die daar werken en wonen. Als je één kilometer verderop woont, zou je een andere behandeling krijgen. Dat stoort mij. Ook al hebben de Duitsers formeel wel een tol maar wordt die daarna weer kwijtgescholden, de systematiek is niet goed. De heer Bashir zei het al: straks gaat elk land dat doen. Stel je voor dat wij het ook gaan doen om het vervolgens voor al onze inwoners kwijt te schelden. Je moet dan voor je hele land zo'n systeem maken met alle kosten van dien om een soort gelijkwaardige positie te creëren. Ik vind het echt een onwenselijke situatie. Duitsland heeft natuurlijk meer doorvoer dan wij, want wij zijn een eindland. Ik blijf er dus bovenop zitten. Voorzitter, dit waren de vragen die op mijn terrein gesteld waren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik kom nog even terug op de cijfers. Er zijn cijfers bekend over de vertragingen. We weten dat het aantal annuleringen daaronder ligt. Ik zal voor het volgende AO bekijken wat ik aan exacte cijfers kan opduiken over de afgelopen jaren, en die de Kamer doen toekomen. Het is belangrijk om besluiten te kunnen nemen op basis van feiten.

Mevrouw Kuiken vindt dat we torenhoge ambities moeten hebben met betrekking tot ETS en mevrouw Van Veldhoven vroeg: «stop the clock», wat schiet dat op? Dat zijn zo'n beetje de conclusies. Ja, er zijn hoge ambities. Ik vind het heel goed dat er internationale afspraken zijn gemaakt op de ICAO in september. Tegelijkertijd zijn die teleurstellend, omdat je het met alle landen doet. Ook op de klimaatconferentie in Warschau zagen we dat heel veel mensen willen, maar dat er een ingewikkeldheid ontstaat op het moment dat je dit in bindende overeenkomsten gaat vastleggen. Dan moeten namelijk de politieke achterban en de Kamers geraadpleegd worden. Ik vind dus dat we een hoge ambitie moeten houden. Dat nu iedereen zich eraan wil committeren en er een handtekening onder heeft gezet, vind ik bemoedigend. Dat betekent namelijk dat we het daarna over de inhoud kunnen gaan hebben. Europa is ambitieus, en ambitieuzer dan de rest van de wereld. Ik kan degene die zich hiermee bezighoudt, mevrouw Hedegaard, niet betichten van enige luiheid daarin. Ik zal haar steunen in het zo ambitieus blijven. Ik zal ook de verleidingstechniek toepassen. We doen het nu binnen Europa met «stop



the clock» en «point to point» en ik wil mensen er langzaam maar zeker aan laten wennen dat dit er is, en proberen hen verder te laten gaan in hun commitment. Over twee jaar, in 2016, is er weer een ICAO. Dan moet dit vastliggen. Ik vind het spannend, want ik zie dat er een vertraging komt tot de deadline. Dan worden het weer spannende onderhandelingen. Ik houd de Kamer op de hoogte.

Ik ga nog in op de passagiersrechten en over drie uur of vijf uur vertraging op een vakantievlucht. Ik zeg altijd: als het vliegtuig maar gaat. Als het niet gaat, heb je echt een zure week, want dan gaat het mis. De Kamer vraagt mij echter om toch te kijken naar de EU-bestemmingen. En is het mogelijk om een lagere compensatie uit te keren bij drie uur dan bij vijf uur? Het onderwerp is besluitvormend van de agenda gehaald. Ik denk dat het goed is dat we hierin nog een keer een slag maken. De Kamer kent ook de standpunten van de belangenorganisaties in Nederland. Op 16 januari hebben we echter een verzamel-AO over luchtvaart. Ik laat hier weer opnieuw naar kijken en dan praten we op 16 januari verder over het verfijnen. Ik blijf daarbij wel de opmerking plaatsen dat er een meerderheid is voor het huidige EU-voorstel. Hoe ambitieus of verfijnd of goed doorwrocht wij het dus ook formuleren, ons voorstel moet niet te ver aflaggen van het voorstel waar de meerderheid al mee akkoord is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de Staatssecretaris de Kamer dan toezeggen dat zij de twee varianten die zonet zijn genoemd in ieder geval zal laten doorwerken en zal bespreken met een aantal mensen om te bekijken of die varianten interessant zijn om mee te nemen richting Brussel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat heb ik zonet toegezegd. Ik kom erop terug voor het volgende AO. Ik zal met de belangenorganisaties in Nederland checken of zij er nog variaties in zien. Ook in het SEO-onderzoek staat hier iets over. Vervolgens zal ik met meer informatie komen. Die tijd hebben we nu en dan moeten we het ook goed doen. Ik geef de Kamer echter wel de kaders mee van de werkelijkheid buiten Nederland.

De vraag over Rusland zal ik zo snel mogelijk schriftelijk beantwoorden. De informatie over de voortgang van het overleg is mij op dit moment niet bekend.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik kijk even rond of er nog vragen zijn. Dat is niet het geval. Dan lees ik nog de toezeggingen voor.

- De Staatssecretaris zal bekijken of er cijfers van de luchtvaartmaatschappijen beschikbaar zijn ten aanzien van vertragingen en annuleringen. Dat zal zij ook doen voor de lijst van overmacht van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Zij zal de Kamer hier vóór het verzamel-AO Luchtvaart van 16 januari 2014 over informeren.
- De Minister zal de Kamer tussentijds informeren over de ontwikkelingen op het terrein van de Duitse tolplannen.
- De Staatssecretaris zal de Kamer vóór het verzamel-AO Luchtvaart van 16 januari 2014 informeren over de ontwikkelingen op het terrein van de herziening van de verordeningen passagiersrechten.

Ik dank u allen zeer voor uw aanwezigheid en sluit deze vergadering.

Sluiting 17.05 uur.