

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 271**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).  
Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Waalkens (PvdA), voorzitter, Ormel (CDA), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Jan Jacob van Dijk (CDA), Blom (PvdA), Eijsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Jonker (CDA), Irrgang (SP), De Roon (PVV), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Gill'ard (PvdA), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) en Peters (GroenLinks).  
Plv. leden: Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), De Wit (SP), Van der Vlies (SGP), Vos (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Heugten (CDA), Lempens (SP), Schermers (CDA), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Samsom (PvdA), Kuiken (PvdA), Teeven (VVD), Spies (CDA), Roemer (SP), Wilders (PVV), Nicolai (VVD), Van der Ham (D66), Van der Burg (VVD), Besselink (PvdA), Van Leeuwen (SP), Ouwehand (PvdD), Voordewind (ChristenUnie) en Vendrik (GroenLinks).

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 12 april 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Europese Zaken<sup>2</sup> hebben op 9 maart 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 maart 2010 houdende de geannoteerde agenda van de Transportraad van 11 maart 2010 (21 501-33, nr. 262);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 maart 2010 inzake het verslag van de informele Transportraad van 12 februari 2010 (21 501-33, nr. 261);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 maart 2010 met het verslag van de High-Level Luchtvaart Conferentie in Madrid (SES II) (21 501-33, nr. 263);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 maart 2010 inzake het transitio wegvervoer door de Alpen (21 501-33, nr. 265).**

Van het overleg brengen de commissies bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,  
Waalkens

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

**Voorzitter: Boelhouwer**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Aptroot, Boelhouwer, Eski, Roefs,

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

De **voorzitter**: De brief over het transito wegvervoer door de Alpen is pas vanochtend binnengekomen, maar zal toch tijdens dit AO worden behandeld. De spreektijd is maximaal vijf minuten per fractie.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Deze Transportraad biedt in feite niet zo veel nieuws, wat op zichzelf niet zo heel erg is met een demissionaire minister. Ik wil hier niet alles herhalen wat wij bij het vorige AO over de informele Transportraad al hebben gewisseld. Wat de stedelijke mobiliteit betreft: let op subsidiariteit en pleit voor bronbeleid! Europa moet aan de auto-industrie meer eisen durven stellen met betrekking tot de uitstoot en de verkeersveiligheid.

Ik kom op de brief van vandaag met de rapportage over de diverse aspecten van het Alpentransito en over de inzet voor de Nederlandse wegvervoerbelangen. In het zogenaamde «Züricher Prozess» worden er, zoals bekend, diverse mogelijkheden genoemd voor regulering van het Alpentransito. Die worden ook geanalyseerd. Echter, het Oostenrijkse ministerie ziet weinig heil in het idee van een Alpentransito. Mijn vraag is of het uitgezette tijdspad nog haalbaar is. Wat zouden de gevolgen kunnen zijn als het niet lukt? Ik heb ook een aantal vragen over de luchtvaart, om te beginnen over de richtlijn beveiligingsheffingen. De regering wil ruimte voor tariefdifferentiatie, zoals zij dat, met de PvdA-fractie, ook wilde binnen de in 2008 vastgestelde richtlijn voor de reguliere luchthavengelden. Het argument van de PvdA-fractie voor de luchthavengelden was echter dat er zo veel mogelijk zou kunnen worden gedifferentieerd op geluidshinder, dus dat lawaaiige vliegtuigen meer moeten betalen. Voor de PvdA-fractie is echter wat minder duidelijk wat de motivatie is voor het differentiëren op beveiliging. Waarom wil de regering dit eigenlijk? Hoe zou die differentiatie er dan moeten uitzien en welke criteria zouden wij daarvoor moeten hanteren? Mogen luchthavens met een grotere aantrekkingskracht op terroristen, hogere tarieven in rekening brengen? Ik krijg daarop graag een toelichting. En waarom zou er wat de reikwijdte betreft, afgeweken moeten worden van de Richtlijn luchthavengelden? Heeft dat te maken met de grens van 5 miljoen passagiers? Ik kom op de verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Wij hebben vorige keer gesproken over de overlapping of de complementariteit met de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Ik heb daarover op dit moment geen vragen meer. Maar het interessante onderdeel van de verordening is het verplichte nationaal plan voor bijstand aan slachtoffers en hun familie. Er staat dat dat in Nederland blijkbaar al bestaat. Is het ook toegepast op de ramp met het vliegtuig van Turkish Airlines, en wat zijn de ervaringen ermee? Is dat geëvalueerd? Gaat zo'n slachtofferplan ook over schadevergoeding?

Ik kom op de Open Aviation Area, de EU versus de VS. In hoeverre is er nu markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen uit de Verenigde Staten op Europese luchthavens? Wordt een grotere markttoegang in de onderhandelingen gekoppeld aan deelname van luchtvaartmaatschappijen uit de VS aan het ETS? Anders zou er namelijk oneerlijke concurrentie ontstaan. En wat zijn de ervaringen na drie jaar Open Skies? Zijn er veel nieuwe verbindingen bijgekomen, is er meer concurrentie en zijn de tarieven gedaald? Zijn alle belemmeringen om deel te nemen in het aandelenkapitaal van luchtvaartmaatschappijen uit de VS inmiddels weggenomen?

Kan worden aangenomen dat EU en kabinet op dit punt alleen genoeg nemen met reciprociteit?

Dan nog het punt van SES II in Madrid. Elke keer komt de vraag weer terug waarom dit proces zich zo tergend langzaam voltrekt. Als iedereen vindt dat hiermee 10% milieuwinst kan worden geboekt, waarom gaat SES dan zo langzaam? Wie werpt welke hindernis op en waarom? Wat wordt bedoeld met «prestatie-sturing bij de luchtverkeersleiding»? Toch geen nieuwe bonuscultuur of zoiets?

Ten slotte: in het voortgangsoverzicht gaat het over de richtlijn ter facilitering van de grensoverschrijdende handhaving van de verkeersveiligheid. Dat is ook vandaag weer een belangrijk onderwerp in de kranten in verband met het beboeten van hardrijders uit het buitenland. Ik meende eigenlijk dat wij bijna zover waren dat Europa het Nederlandse systeem van kentekenherkenning of -registratie zou overnemen. Nu lees ik in het overzicht over dat voorstel dat er debat is ontstaan over de rechtsgrondslag. Kan de minister daarop een toelichting geven? Ik kan het namelijk niet plaatsen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De VVD is altijd heel kritisch over nieuwe voorstellen voor een richtlijn, maar voor de vervoerbare drukapparatuur kan het een goede vereenvoudiging betekenen van de bestaande regelgeving. Als het een vereenvoudiging is en de administratieve lasten voor het bedrijfsleven afnemen, dan zijn wij daar voor. Wij stemmen dus in met het voorstel.

Wij hebben een aantal keren gesproken over de richtlijn inzake heffingen voor beveiliging van de luchtvaart. Iets van uniformering zou goed zijn, maar er zijn nog wel veel zaken onduidelijk, zoals de reikwijdte van het voorstel. Welke luchthavens vallen er wel onder en welke niet?

Waarschijnlijk de grote wel en de kleine, regionale niet. Graag nog een toelichting; wij willen wel duidelijkheid over het voorstel dat straks in het parlement in stemming wordt gebracht.

Wij hebben de vorige keer ook al gesproken over het voorstel voor de verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in burgerluchtvaart. Voor ons is het nu wel duidelijk dat het eigenlijk gaat over het wat strikter vastleggen van allerlei samenwerkingsverbanden die er eigenlijk informeel nu al zouden zijn. Maar wat voegt dat nu echt toe en welke kosten zijn eraan verbonden voor Europa, en dus ook voor ons? Wij zijn met betrekking tot de luchtvaartonderhandelingen tussen Europa en de Verenigde Staten voorstander van een spoedig akkoord. Wij lezen ook dat er op veel punten vooruitgang is geboekt, maar het is toch allemaal nog wel wat vaag. Zo lezen wij dat er op het gebied van samenwerking ten aanzien van klimaatverandering overeenstemming is bereikt. Wij vragen ons af welke overeenstemming. Bij het woord «klimaatverandering» worden wij altijd wat huiverig over wat ons wordt voorgehouden. Kan de minister aangeven wat die overeenstemming precies betekent, en niet alleen maar op het gebied van de samenwerking ten aanzien van klimaatverandering? Kan de minister aangeven welke stappen hij gaat ondernemen om overeenstemming te bereiken over de gewenste uitbreiding van investeringsmogelijkheden in luchtvaartmaatschappijen uit de VS?

Wij zijn voor de Single European Sky. Zoals mijn collega mevrouw Roefs aangaf, zou het alleen maar voordeel kunnen betekenen. Wij hopen dan ook dat er geen verdere vertraging komt.

Het transitio wegvervoer door de Alpen is een punt dat ik al eerder heb aangekaart. Naar ons idee schiet het daarmee niet op. Er wordt wel over gesproken, maar de hinder met name in Oostenrijk is enorm groot. Het is goed dat de minister de cijfers op een rij zet, zoals over het gemiddeld aantal omgerekte kilometers. Dat zijn er per rit 156. De gemiddelde extra kosten per rit bedragen € 265 en de gemiddelde beïnvloeding op de totale rentabiliteit per onderneming is € 65 000. Wij vinden dat nog steeds een

onacceptabele situatie. Er is maar weinig vooruitgang. Volgens mij wil de minister, net als wij, dat dit discriminerende, concurrentiebeïnvloedende gedrag stopt. Wij willen echt weten wat de minister en de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken gaan doen om ervoor te zorgen dat dit rijverbod voor met name buitenlandse transporteurs wordt gestopt. Wij vinden echt dat wij er bovenop zouden moeten zitten.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Mijn eerste opmerkingen hebben betrekking op het verslag van de Transportraad van 12 februari, met name over de beveiliging in de luchtvaart. De minister bepleit aanpassing van de Europese regelgeving zodat Security scans structureel ingezet kunnen worden. In Nederland is daarmee een pilot gaande. De minister geeft daarbij tevens aan dat de inzet van deze scans vanuit een oogpunt van volksgezondheid veilig dient te zijn en dat de inbreuk op de privacy van passagiers zo minimaal mogelijk moet zijn. Ook andere lidstaten hebben soortgelijke opmerkingen gemaakt over de inzet van bodyscans. Ik lees in de stukken dat Nederland met de pilot vooruitloopt bij de inzet van Security scans. Ook vorige keer hebben wij hierover gesproken. Wij zijn het met elkaar eens dat het waarborgen van de veiligheid op onze luchthavens van groot belang is; dat staat buiten discussie. Maar hoe zit het met de coördinatie tussen andere lidstaten op dit vlak? Van belang is de concurrentiepositie van Schiphol. Moeten niet alle Europese landen tegelijkertijd de Security scans inzetten, als wij alle door de minister genoemde bezwaren oplossen? Of moet Schiphol de Security scans straks structureel inzetten zonder dat andere landen dat doen? Met betrekking tot de concurrentiepositie van Schiphol is het ook de vraag wie het gaat betalen. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister. Met het voorstel voor een richtlijn inzake de heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart probeert men een gemeenschappelijk kader te creëren voor de wijze waarop luchthavenexploitanten beveiligingsheffingen vaststellen. Het belangrijkste punt van discussie is de reikwijdte van het voorstel; mijn collega refereerde daar net aan. Welke luchthavens moeten onder de richtlijn vallen? Nederland heeft samen met een aantal andere landen het compromis genoemd van een ondergrens van 5 miljoen passagiers. De intentie is dat alles daarboven onder de richtlijn zou moeten vallen. Kan de minister aangeven wat dit compromis betekent voor de Nederlandse regionale luchthavens?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Terugblikkend op A Coruña in Spanje en vooruitkijkend naar de Transportraad van overmorgen, buigen wij ons over een niet erg grote agenda, maar toch een met een aantal interessante punten voor ons land die door de woordvoerders werden aangestipt.

Ik begin met het Alpentransito. Eerder heb ik gezegd dat ik begrip heb voor de «schöne grüne Wiese» in de Alpen, de mooie natuur, maar ook dat wij keihard op het standpunt staan dat de vrije doorgang niet mag worden belemmerd. Zoals mevrouw Roefs zei, is ons uitgangspincipe dat de luchtkwaliteit bij de bron moet worden aangepakt. Echt bronbeleid zorgt ervoor dat de vrachtauto's steeds schoner worden. Wat niet kan, zijn discriminerende maatregelen die het EU-gemeenschapsrecht schenden. Dat hebben wij spijkerhard neergezet. Wij willen oplossingen zoeken in Europees verband. Wat doen wij op dit moment? Niet alleen ikzelf, maar ook mijn collega's van Buitenlandse Zaken hebben dit nadrukkelijk in hun contacten aan de orde gesteld. Wij monitoren de ontwikkeling van het Alpentransito wegvervoer continu en overleggen met de sector over de belemmeringen. Wij proberen de discriminerende belemmeringen voor het Nederlandse wegvervoer tegen te gaan. Zoals bekend, hebben wij ons gevoegd bij de Hofzaak van de Europese Unie tegen Oostenrijk. Wij willen ook meewerken aan de ontwikkeling van markconforme alternatieven voor het wegvervoer, waarbij men kan denken aan de corridor Rotterdam-

Genua, die best een goed alternatief kan zijn. Die kan een stuk van de druk wegnemen. Daarvoor moeten alle landen wel hun capaciteit op orde houden. Duitsland heeft mij opnieuw bevestigd dat de aanhechting van de Betuweroute nog steeds goed in de planning zit. Daarover heb ik met Dr. Ramsauer, de nieuwe Duitse minister, gesproken. In Duitsland speelt wel de discussie over de uitrol van de ERTMS-beveiliging; in deze crisistijd loopt iedereen natuurlijk tegen een bepaalde kostenconsiderance aan. Maar ook daarover blijven wij in gesprek. Men blijft dus bouwen; men gaat bouwen aan de capaciteit aan de grens. Dat is goed om de corridor Rotterdam-Genua tot een heus, en steeds beter, alternatief te maken voor de weg. Wij volgen de uitkomsten van het onderzoek in het Züricher Prozess op de voet. In dit kader hebben de verkeersministers van de Alpenlanden zich tot doel gesteld om voor 2011 diepgaand de verschillende mogelijkheden van regulering voor het Alpentransito te analyseren. Wij laten er dus geen misverstand over bestaan: wij accepteren nooit ofte nimmer een schending van het Europees gemeenschapsrecht op dit punt. Daarom hebben wij ons in de Hofzaak gevoegd. Wij nemen aan daarbij zeer sterke papieren te hebben. Het loopt dus, en de druk wordt verder opgevoerd. Ook in de toekomstige contacten van het ministerie van Buitenlandse Zaken zal het iedere keer aan de orde worden gesteld. Ik kan mij de eerdere discussies herinneren die wij hierover hadden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Oostenrijk ziet het idee van het Alpentransito eigenlijk helemaal niet zitten. Mijn vraag was of daardoor de hele planning, namelijk dat alles in 2011 moet zijn geanalyseerd, gewoon door kan gaan, ook al laat Oostenrijk eigenlijk weten dat het daaraan helemaal geen boodschap heeft, of niet geïnteresseerd is.

Minister **Eurlings**: Wij hebben niet in de hand of 2011 wordt gehaald of niet. Het enige handvat dat wij hebben is het niet discrimineren van de Europese gemeenschapsregels, wat men ook doet in het Züricher Prozess. Men kan bij elkaar zitten, keuvelen, koffie drinken, koekjes eten et cetera, maar men mag niet overgaan tot discriminerende maatregelen. Daarom is er de Hofzaak. Wij hebben ons daarin gevoegd en komen er iedere keer op terug in alle bilaterale contacten die wij hebben. Men weet precies hoe wij erin zitten; men heeft eerder het deksel op zijn neus gekregen. Maar wij zetten gewoon door. Hoe snel het Züricher Prozess gaat, zullen wij moeten afwachten; daarbij zitten wij natuurlijk niet aan de knoppen. Ik houd de Kamer op de hoogte, voor het geval er iets nieuws gebeurt. Maar weet dat wij niet zullen wijken, want als wij dit eenmaal toe zouden laten, dan is wat de open markt in Europa betreft het einde helemaal zoek. De luchtvaartovereenkomst tussen de EU en de Verenigde Staten heeft wel degelijk grote gevolgen gehad, allereerst voor het vigerende bilaterale stelsel van luchtvaartverdragen. Als zodanig kan worden gesproken van een historische overeenkomst. In termen van de opening van markttoegang is dit zonder precedënten. Het vrije vervoer tussen twee van de grootste luchtvaartmarkten biedt mogelijkheden voor nieuwe businessmodellen en samenwerking die voorheen niet mogelijk was. Een voorbeeld: nadat het kleine Nederland en de grote USA het eerste Open Skies Agreement hadden getekend, werd ruimte geschapen voor de diepgaande samenwerking tussen Northwest Airlines en KLM. Nu wordt het Europabreed en kan Air France-KLM met het oude Northwestgedeelte van Delta tot een joint venture komen over de oceaan heen. Dat is nieuw en kan alleen door deze Open Skies. Momenteel wordt er onderhandeld over een tweedefaseakkoord. Stevig wordt onder meer onderhandeld over de uitbreiding van de investeringsmogelijkheden. Het is een nadrukkelijke wens van de EU, meer te kunnen investeren in Amerikaanse maatschappijen. Tot nu toe was dat voor Amerika heel moeilijk. Men vond het een soort strategische asset: strategisch, luchtvaart, nationale veiligheid, een beetje die teneur. Maar wij hebben de druk dus opgevoerd

om die tweede fase wel degelijk door te zetten. Wij zijn voorstander van een spoedig akkoord. Daarbij is het voor Nederland wel van belang dat de resultaten van de eerste fase niet meer ter discussie worden gesteld door een eventueel gebrek aan voortgang in de tweede fase. Die eerste fase was namelijk op zichzelf ook van groot belang. Wij weten – misschien kan men zich de discussies rond Heathrow nog herinneren – dat het niet voor alle partijen in Europa al gemakkelijk was om die eerste fase te accepteren. Wij blijven dus gaan voor de tweede fase, maar de uitwerking van de eerste fase mag niet worden onderschat. Je ziet dat de meeste derde landen – niet allemaal, Rusland koerst nog erg op bilaterale verdragen – nu gewoon een verdrag afsluiten met de Europese Unie. Dat is voor ons allemaal een veel betere uitgangspositie. Hoe zit het precies met die tweede fase? Wij zouden in een eindfase verkeren, maar «underpromise, overdeliver». Op een aantal punten is in de Raad voortgang geboekt in december. Openstaande punten zijn onder andere de uitbreiding van investeringsmogelijkheden en de door de VS gewenste transparantie ten aanzien van geluidsmaatregelen rondom Europese luchthavens. Op het gebied van samenwerking en het joint committee, het gemengd comité, samenwerking ten aanzien van klimaatverandering, het afstemmen van de concurrentieregels en de gevolgen van de sociale dimensie van de overeenkomst, is inmiddels overeenstemming bereikt. Het is work in progress, maar wij komen stap voor stap in de goede richting. Hoe zit het met het ETS, het Europees emissiehandelssysteem? Tijdens de laatste onderhandelingsronde is overeenstemming bereikt over samenwerking op milieugebied. Diverse luchtvaartmaatschappijen in de VS hebben in Europa rechtszaken aangespannen tegen de gedwongen deelname aan het ETS. In het licht van deze rechtszaken, die de maatschappijen in Europa hebben aangespannen, wordt de Commissie gevraagd om te bevestigen dat de luchtvaartovereenkomst tussen de EU en de VS geen negatieve gevolgen heeft voor de introductie van het ETS. Wij wachten de juridische uitspraken dus af en gaan ervan uit dat de Europese Commissie die herbevestiging zal geven, en dat maatschappijen uit de VS dadelijk niet op basis van de Open Skies terecht kunnen zeggen dat zij zich niets aantrekken van het ETS. Want dan zegt mevrouw Roefs met haar vreesbeeld gelijk dat het zou leiden tot een mateloze concurrentievervalsing, die wij niet willen. Onze industrie zou dan de verliezer zijn, maar ook het milieu. Mensen gaan dan gewoon met de goedkope Amerikaanse kisten vliegen, zonder dat er op welke manier dan ook wordt gecompenseerd voor het klimaat. Het is trouwens goed om te weten dat dit bij de onderhandelingen rond de tweede fase nog een expliciet punt is om te markeren. Dat ligt expliciet op tafel. Partijen geven aan dat zij mogelijkheden tot het nemen van marktconforme maatregelen om klimaatverandering te bestrijden zullen accepteren. Dat is dus ook een eis om nog eens expliciet te herbevestigen in de tweede fase. Ook biedt de overeengekomen tekst een basis van gemeenschappelijk onderzoek en samenwerking, zowel bilateraal als in de meer mondiale fora. Het inmiddels overeengekomen milieuartikel in de tweedefase-afspraken wordt door Nederland gezien als een winstpunt. Wij bewegen dus in de goede richting. In de afspraken die al zijn vastgelegd in de nu afgeronde tweede fase staat het dus spijkerhard. Maatschappijen beroepen zich op dit moment op de Open Skies en proberen eronder uit te komen. Wij denken dat zij daarvoor nu al geen kans hebben. Maar mocht er nog een onduidelijkheid blijken te zijn, dan zal de tweede fase definitief het milieu de winnaar laten zijn. En dan maar hopen dat onze geachte broeders in de emiraten, en verder oostelijk, zich hierdoor laten inspireren, want pas als alle grote blokken in de wereld meedoen, dan hebben wij een systeem dat echt heel stevig zoden aan de dijk zet. Zoals nu gepland, zullen de onderhandelingen voor fase II aflopen in oktober van dit jaar. De beraadslagingen in de Transportraad hebben tot doel om richting te geven aan de resterende onderhandelingen tot aan die

einddatum. Nederland is in beginsel tevreden met wat nu voorligt, gelet op het ontbreken van Amerikaanse wetgeving die toestaat dat meerderheidsdeelname in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen mogelijk is. Daarmee lijken de VS niet erg veel manoeuvreerruimte te hebben. De Europese Commissie probeert de USA te committeren om het onderwerp in de toekomst opnieuw te bespreken. Dat is zo'n beetje de laatste stand van zaken. Wij bewegen redelijk ras; het valt niet tegen als je ziet hoe moeilijk het lag op het moment dat wij de eerste fase met elkaar afsloten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft net gemeld dat er nieuwe verbindingen tussen de Verenigde Staten en Europa zijn bijgekomen. Ik ga ervan uit dat er dus meer concurrentie is, maar zijn nu ook de tarieven gedaald?

Minister **Eurlings**: Dat durf ik zo niet te zeggen. De tarieven zijn in het algemeen redelijk gedaald, omdat anders de toestellen leeg zitten in deze tijd van crisis. Ik ben geen specialist, maar ik heb mij door mensen uit de luchtvaart laten zeggen dat de opbrengst per passagier tot een erg klein bedrag is gedaald omdat men liever volle dan halflege kisten heeft. In elk geval is het door de economische winst en de milieuwinst conceptueel veel beter als je drie maatschappijen – vroeger waren het er vier, maar Delta en Northwest zijn nu één maatschappij – in het kader van een joint venture samen laat vliegen. Het maakt dan dus niet meer uit welke maatschappij het toestel vliegt; de winst of het verlies wordt dan verdeeld. Je hebt dan tussen twee plaatsen één toestel, in plaats van twee maatschappijen die met een halflege toestel de vlucht doen. Het biedt dus veel meer mogelijkheden, zoals beter overstappen. Ik moet u de precieze antwoorden schuldig blijven, maar ik heb mij wel laten zeggen dat het er ook toe leidt dat zo'n maatschappij als Delta via Amsterdam en Parijs extra vluchten uit de USA neerzet. Van die plaatsen wordt er dan weer verder gevlogen. Zo'n joint venture is dus voor Amsterdam en Parijs een strategisch voordeel. Die grote maatschappij in Amerika zal dan niet snel via Brussel of een andere plaats Europa gaan bedienen. Men zal net die twee luchthavens gebruiken, wat ook weer goed is voor de vluchten die van Amsterdam door de rest van Europa gaan, want die worden dan beter gevuld. Saillant was in dit verband het volgende heel vervelende voorval. Toen de terrorist werd opgepakt die zijn kleding en wat daaronder zat, wilde ontsteken, bleek de man uit Afrika te komen. Hij was in Amsterdam opgestapt op een vlucht van Northwest naar Detroit. Je ziet dat de luchthaven steeds meer in de routes komen te liggen. Je kunt dus ook de vluchten vanuit Amsterdam, waarbij Nederlanders voordeel hebben, commercieel rendabel houden.

Er is over de SES een ambtelijke conferentie geweest in Madrid. De vraag van mevrouw Roefs was er eentje van ongeduld. Dat snap ik, want voor zover het lukt, is het alleen maar goed. Waarom duurt het dan nog? Wat zijn de obstakels? Het punt is natuurlijk dat deze operatie positief, maar op inhoud behoorlijk complex is omdat zij technisch en technologisch zo ontzettend vernieuwend is. Ook de bevoegdheden tussen de verschillende bestuurslagen zullen moeten worden afgestemd, en de grens tussen civiel en defensie zal moeten worden overwonnen. Dat gaat stap voor stap de goede kant op. Je hebt met heel veel lidstaten te maken. Niemand ligt echt dwars; iedereen ziet het grote voordeel, maar het is gewoon werk in progress. Zoals bekend, lopen wij hier in deze hoek van Europa behoorlijk voorop en dat willen wij ook blijven doen, maar het is wel werk dat behoorlijk veel energie vergt.

Hoe zit het met het netwerk van de OVV en de kosten voor het ongevalonderzoek? Voor Nederland zouden die kosten zo'n 30 000 Europese spijkers zijn. Wat is de meerwaarde? Alle 27 landen kunnen hieraan deelnemen. Van belang is dat wij lessen van elkaar kunnen leren. Eerder heb ik gezegd dat het soms kan helpen – het moet niet in plaats treden van – als op een

gegeven moment zo'n Europese club meekijkt, omdat daaruit linea recta een aanbeveling voor Brussel kan voortvloeien om nog eens even naar de regulering of de richtlijn te kijken, omdat je hier namelijk in de praktijk een risicovolle situatie ziet ontstaan.

Maar wij houden van subsidiariteit; niemand komt aan onze professor Van Vollenhoven, zal ik maar zeggen! Wij hebben onze club en zo zal het ook blijven.

Hoe zit het met het differentiëren op beveiliging? Wat zijn de criteria? Er is nadrukkelijk ruimte voor het inspelen op variaties in de toekomst, bijvoorbeeld als van de transitpassagiers de liquids al zijn gescreend. Dat is op het moment een gevoelig onderwerp, maar men kan zich voorstellen dat er met een goed netwerksysteem voor origin/destinationpassagiers een andere beveiligingsinspanning nodig is dan voor transitpassagiers die uit een al gescreend toestel komen van een gescreende luchthaven en dan snel worden doorgeleid. Wij willen dat niet helemaal dichttimmeren, maar wel de differentiatiemogelijkheid houden. Enige flexibiliteit is dus gewenst.

Welke luchthavens zouden nu vallen onder de richtlijn security luchthaventarieven? Wat is eigenlijk de discussie op dit punt? De discussie was de reikwijdte van dit voorstel. Om het maar eens even heel helder te zeggen: er waren collega's die afkomstig waren van een plek iets ten zuiden van Limburg, uit een land dat bijna dezelfde naam heeft. Die vonden het een beetje gek dat zij, met een luchthaven die ver onder de 5 miljoen passagiers zit, hieronder vallen, alleen maar omdat het de grootste nationale luchthaven is, terwijl grotere luchthavens over de grens er niet onder vallen. Je krijgt dan de discussie over de vraag of wij niet gewoon objectief een grens moeten aanhouden. Een kleine meerderheid van lidstaten in de Raad, waaronder Nederland, kan zich vinden bij een drempel van 5 miljoen passagiers. Waarop zou het in Nederland uitkomen? Op Schiphol, en op Schiphol alleen!

Ik kom op de ramp van iets meer dan een jaar geleden met een vliegtuig van Turkish Airlines. Hebben wij ons daarbij gehouden aan de vigerende richtlijn die regelt dat slachtoffers tijdens en na de ramp goed worden geholpen, en is ook de rapportage van de OVV conform de richtlijn? Bij de ramp met het vliegtuig van Turkish Airlines is de hulpverlening geëvalueerd. Het algemeen beeld is goed, maar op details zijn er verbeterpunten aanwijsbaar, waarbij het echter niet gaat om juridische bijstand. Het antwoord op de vraag hierover is dus een volmondig «ja».

Hoe zit het precies met het debat over de rechtsgrondslag voor grensoverschrijdende handhaving van verkeersboetes? De Europese Commissie had gekozen voor een artikel uit het EG-verdrag dat het vervoer regelt. In de richtlijn zaten ook elementen die meer juridisch van aard zijn en niet onder het vervoersartikel zouden mogen vallen. Er is discussie ontstaan over de vraag waar wij de juridische artikelen moeten gronden. Met het Verdrag van Lissabon is dat onderscheid verdwenen, en dat is goed. Wij hopen dus dat wij, met het Verdrag van Lissabon in de hand, dit dossier voortvarend kunnen oppakken en alsnog de simpele situatie zullen bereiken dat je elke boete, waar je die ook in Europa hebt gekregen, op je deurmat vindt. Ik vind het namelijk beslist onacceptabel dat heel wat inwoners van Europa in ons land, zo lang zij niet door een agent worden aangehouden en moeten uitstappen, over de snelwegen kunnen kachelen, geflitst worden et cetera, en van tevoren al zeker weten dat zij er nooit iets van zullen horen. Ik vind dat niet goed voor de verkeersveiligheid en evenmin voor het draagvlak van Europa. Zo lang wij die Europese eenduidige benadering nog niet hebben, zullen wij de zaken bilateraal proberen te regelen, maar dan wel meer en meer op basis van afgedwongen wederkerigheid. Ik bedoel daarmee te zeggen dat het dan ook van twee kanten zal moeten komen. Wij kunnen onze gegevens doorgeven aan een ander land, zodat iedereen die daar op vakantie gaat met de caravan en zich niet netjes gedraagt, de bon thuis gestuurd krijgt.



Maar dan moeten de inwoners van dat land die in Nederland komen het ook merken als zij zich hier misdragen. Zo proberen wij bilateraal de druk verder op te voeren, maar ik blijf vinden dat dit Europees moet worden geregeld. Ik vind het echt vrij onbestaanbaar. Ik heb hierover wel eens een anekdote verteld, en die is werkelijk waar. Mijn allereerste vriendinnetje was van over de grens. Hoewel zij Franstalig was, sprak zij redelijk Nederlands. De eerste breukjes in onze relatie begonnen zich te tonen toen zij achteloos zei: ach wat joh, ik merk in Brussel toch niets van die verkeersovertreding! Zo was het anno 1996. Wij zijn sindsdien opgeschoten, maar het is nog steeds lang niet zoals het moet zijn. Wij werken eraan verder.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat een ondeugende vriendinnetjes had de minister toch!

Minister **Eurlings**: Dat ga ik niet ontkennen.

De **voorzitter**: Maar het is wel uit. Ik constateer dat er behoefte is aan een tweede termijn van de Kamer. Ik wil het heel kort houden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitgebreide antwoorden. Het standpunt van Nederland is heel duidelijk en volgens mij wordt dat door de hele Kamer gedeeld. Het laatste punt van de minister vond ik heel erg fijn. Daaraan kun je zien waarvoor Europa toch ook goed is, en dat je boetes ook bij alle buitenlanders kunt gaan innen. Ik heb nog één openstaande vraag die ging over de SES. In de tekst stond namelijk iets over «prestatiebesturing bij de luchtverkeersleiding». Ik ben bang voor een nieuwe bonuscultuur. Kan de minister daarover nog iets zeggen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat de minister met betrekking tot het transito door de Alpenlanden, met name Oostenrijk, erbovenop blijft zitten. Wij zijn er nog niet gerust op. Nederland heeft niet echt een machtsmiddel. Nog steeds heb ik het gevoel dat wij dingen moeten doen zoals het op het matje roepen van ambassadeurs. Met betrekking tot het Emission Trade System (ETS) zijn wij erg bang voor oneerlijke concurrentie. Als andere landen niet meedoen, dan moet je misschien Europese normen hebben. Vliegtuigen die daaraan niet kunnen voldoen, zouden dan vanaf een bepaalde datum onze luchthavens niet meer mogen aandoen. Als je dat Europees zo doet, dan heb je geen ETS nodig. Je zou dan toch kunnen ingrijpen. Dat moet dan wel in alle redelijkheid gebeuren in overleg met onze eigen maatschappijen, maar het zou een mogelijkheid zijn. Bij de boetes onderschijf ik het verhaal van de wederkerigheid wel. Wij hebben net antwoord gekregen op vragen die ik heb gesteld met mijn collega de heer Teeven over Polen. De minister houdt in zijn antwoord een heel verhaal; hij zegt dat wij het wel aanpakken als mensen aangehouden worden. Maar ons punt is dat er niets gebeurt als mensen geflitst worden of ergens een parkeerbon krijgen. Het is dan wel gek dat sommige gemeenten de inning hebben uitbesteed aan een private organisatie. Die innen wel en kunnen het zelfs op «no cure, no pay»-basis doen. Maar er gebeurt niets als het Rijk mensen flitst voor slecht gedrag op de weg. Misschien moeten wij daarover verder praten naar aanleiding van de beantwoording van de schriftelijke vragen. Wij denken dat er nu al meer kan gebeuren. Wij zijn het eens, het liefst hebben wij dat er gewoon met andere landen een goede afspraak wordt gemaakt over de wederkerigheid. Wij helpen door Nederlanders die in een ander land een overtreding hebben begaan op te sporen in Nederland om ervoor te

zorgen dat zij de boete moeten betalen of de straf krijgen die nodig is. Omgekeerd moet dat ook gebeuren, maar wij zouden ook eenzijdig veel meer kunnen doen dan wat nu gebeurt. Wij vinden het standpunt van de minister in dat opzicht dus wat passief. Verder wil ik de minister, die kennelijk wat koortsig is of niet helemaal in orde, niet te veel lastig vallen vandaag.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. De minister heeft geen antwoord gegeven op mijn eerste vraag over de inzet van de Security scans in gezamenlijk, Europees verband en de concurrentiepositie van Schiphol.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mijn antwoord aan mevrouw Roefs is dat dit inderdaad de meerwaarde van Europa zou moeten zijn. Wij moeten dus, om direct door te steken naar de vraag van de heer Aptroot, de druk hierbij maximaal maken. Zoals ik eerder heb gezegd, gaat het bij die verkeersboetes inderdaad om het flitsen, want als je iemand staande houdt, kun je hem altijd pakken. Het merendeel van de overtredders is geflitst. Eerder heb ik al eens gezegd dat wij graag het EUCARIS-systeem van de RDW zouden willen aanbieden. Dat is namelijk een fantastisch systeem; het computersysteem werkt heel gemakkelijk. Je moet uiteindelijk in Brussel één systeem hebben waarmee je de uitwisseling, indien nodig, elektronisch regelt, met alle privacyrandvoorwaarden van dien. De gegevens moeten bijvoorbeeld alleen maar beschikbaar zijn voor de goede partijen. Dat aanbod hebben wij gedaan, maar het duurt allemaal wel even. Daarom zei ik dat wij op de korte termijn een tweesporenbeleid uitvoeren. Het eerste is maximale druk op Brussel om hiermee door te pakken. Ik kan mij niet van één van mijn 26 collega's voorstellen dat hij met droge ogen zegt dat hij het goed vindt dat iemand over de grens in Europa niet wordt beboet nadat hij is geflitst. Dat heeft niets te maken met verkeersveiligheid; ik vind het echt onbestaanbaar. Die druk moet dus maximaal zijn. Het tweede spoor is dat wij doorgaan met het afsluiten van bilaterale verdragen, zo veel als kan. Ik probeer er wel direct from scratch, want het is in het verleden niet overal gebeurd, wederkerigheid in aan te brengen. Niet alleen stuur ik de gegevens van de Nederlander die zich in Italië heeft misdragen en is geflitst door naar Palermo, maar ik wil ook van de Italianen die zich hier misdragen de gegevens hebben, want het gaat ook om onze veiligheid hier. Als mensen zich hier ongestraft kunnen misdragen en veel te hard kunnen rijden, zijn het onder anderen onze kids die in de gevarezone zitten. Daarom zit ik er zo bovenop. Met name die flitsboetes komen nu onvoldoende op de deurmat van de niet-Nederlandse Europeanen en dat is niet goed.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij hebben gisteren antwoord gekregen op vragen die ik hierover heb gesteld met mijn collega de heer Teeven. Met Polen die in Nederland rijden en verkeersovertredingen begaan, gebeurt verder niets, tenzij zij ter plekke staande worden gehouden. Dat is een situatie die dagelijks veel voorkomt, want er zijn veel Polen met hun voertuigen in Nederland. Ik heb de vragen gesteld omdat ik van gemeenten heb begrepen dat zij een particuliere organisatie inschakelen die de betrokkenen ter plekke opsporen. Bijna alle boetes worden geïncasseerd en dat kan op een soort «no cure, no pay»-basis. Waarom doen wij dat landelijk niet zo, hangende een eventuele overeenstemming waarbij de Poolse overheid makkelijk meewerkt? Het kan dus wel. Het gebeurt door gemeenten, maar het Rijk laat alles lopen. Dat is niet goed.

Minister **Eurlings**: Deze discussie gaat meer over de handhavende instanties. Het is meer een aangelegenheid van Justitie en Binnenlandse Zaken om te beslissen of wij dat laten doen door de politieke diensten, de KLPD, of dat wij daarvoor private firms, private partijen, inschakelen. Mijn verantwoordelijkheid is ervoor te zorgen dat de gegevens over en weer

beschikbaar zijn. Ik heb op zichzelf met de heer Grabarczyk uit Polen een goede band en zal dus alles op alles zetten om ervoor te zorgen dat die gegevensuitwisseling standaard wordt. Daar gaat het om. Als die gegevensuitwisseling standaard is, dan weet de heer Aptroot zeker dat als een Pool hier te hard rijdt, hij in Warschau of Danzig de boete op de deurmat krijgt. Dat moet de standaard zijn, los van de vraag wie precies de inning regelt. Je kunt er allemaal jakhalzen achteraan sturen, maar de rekening moet gewoon automatisch doorkomen. Ik wil de Kamer graag op de hoogte houden en bekijken of wij in de komende maanden, in de periode die ons nog rest, slagen kunnen maken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik word er door mijn collega mevrouw Roefs op attent gemaakt dat onze vragen zijn beantwoord door de minister van Justitie. Wij zullen de kwestie ook bij hem nog een keer aankarten.

Minister **Eurlings**: Wij zitten inderdaad bovenop het transitie. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de verdere ontwikkelingen; daar is geen woord Spaans bij. Er zijn overigens wel veel woorden Duits bij, en die zijn helder.

Ik kom op het ETS. De retaliatievraag komt later aan de orde. Een en ander zal rond 2013 moeten ingaan. Wij zitten nu eerst met de acceptatie van niet-Europese maatschappijen, dus dat zij meedoen als zij vanuit Europa vliegen. Dat speelt nu met de Verenigde Staten. Daarom is het zo belangrijk dat het zo nadrukkelijk is vastgepind in fase II van de Open Skies. Men kan er dan niet meer omheen. Maar wij moeten nog stappen verdergaan, want ik had het niet voor niets over het Midden-Oosten. Laten wij alles op alles zetten om te voorkomen dat het ETS dadelijk wel is geregeld voor Emirates, de luchtvaartmaatschappij die van Amsterdam naar Dubai City vliegt, maar niet voor het tweede deel van de vlucht, als je overstapt en doorvliegt naar Hong Kong, Singapore of Kuala Lumpur. Dan heb je dus een geweldig concurrentievoordeel ten opzichte van Europese maatschappijen die voor de hele route meedoen. Uiteindelijk verliest dus het milieu; dat is mijn punt. Maatschappijen die in mindere mate meedoen worden daarvoor namelijk beloond en krijgen een concurrentievoordeel. Dat is de slag die wij moeten maken om meer landen te laten meedoen. Wij hebben nog een paar jaar en er kan dus nog het nodige gebeuren.

De inzet van Security scans heeft in de informele Raad tot een levendige discussie geleid. Ik heb daarbij gezegd dat Nederland hierin vooroploopt, en omstandig proberen aan te tonen dat je met zo'n Security Scan helemaal niet tot op de huid wordt bekeken. Iedereen die de scan in werking ziet, ziet dat het tegenwoordig gewoon computeranimaties zijn. Je hoeft dus niet bang te zijn dat je in je meest edele privacy wordt aangetast en eventueel op internet komt. Je kent al die spannende toestanden! Maar toch leidt het nog niet bij iedereen tot de nodige enthousiaste reacties. Ik zal geen collega met name noemen, maar de nieuwe Eurocommissaris, de heer Siim Kallas, zei op een gegeven moment: I want to talk about the Security scans. Een collega antwoordde: niets daarvan, ik noem dat naaktscans, mijnheer de Commissaris; u kunt zeggen wat u wilt, maar het is en blijft een naaktscan! Zo gaan die discussies soms. Maar het merendeel van de Raad stond erachter en is dus voor een uitrol. Dat laatste is belangrijk om te zeggen. Heel vaak hoorde je dat wij zouden moeten beginnen met vluchten tussen de EU en de VS, om dat vervolgens snel uit te breiden. Dat was zo'n beetje de algemene lijn. De Europese Commissie moet nog met een voorstel komen waarin het level playing field en de security goed worden geborgd. Je hebt daar soms echt levendige discussies. Men weet hoe ik ben voor openbaarheid van iedere minuut vergadering in Brussel, maar toch kan ik niet verhelen dat de gesloten deur soms leidt tot prachtige erupties! Met

een lange vergadering van zes of zeven uur kunnen die iedereen er weer even bijhalen. Het heeft ook zijn voordeel.

De heer **Eski** (CDA): Ik heb gevraagd of alle landen de Security scans gaan invoeren als een aantal problemen op dat vlak is opgelost, ook in het licht van de concurrentiepositie van Schiphol. En wie betaalt het?

Minister **Eurlings**: De Europese Commissie moet zich nog uitspreken over de vraag of alle landen de Security scans dan gaan invoeren. Ik heb mij daarvan een voorstander getoond, maar dat is voor mij een beetje gemakkelijk praten omdat Schiphol hierbij internationaal ver vooroploopt. Ikzelf heb mij er een voorstander van getoond om te beginnen met de vluchten tussen de VS en de EU, en dat als regel te gaan stellen. Vervolgens moeten wij het snel uitbreiden naar andere vluchten. Zo'n apparaat kan vrij snel werken: je ziet gewoon een computerpoppetje en er gaan een paar vlakjes knippen als er iets aan de hand lijkt te zijn. Dan kan men gefouilleerd worden. De Europese Commissie moet zich dus nog uitspreken. Ik zat 's avonds naast de heer Kallas aan het diner en had daarbij het idee dat de discussie hielp om de Europese Commissie enthousiaster te maken. Ik meende veel support te voelen bij de collega's; een overgrote meerderheid stond er positief in. Dat helpt. Maar wij zullen hier moeten blijven vechten tegen die spookbeelden, of beter gezegd de naaktbeelden. Het is niet de waarheid, maar je ziet toch dat er door sommigen angst wordt ingeboezemd. Zij denken dat zij hun privacy kwijtraken. En mevrouw Roefs, dan kom je daar als man van in de dertig en denkt: ik word nu bekeken! Maar dat is dus niet aan de hand; wij kunnen dadelijk met een gerust hart op Schiphol de scan in. De andere vraag van de heer Eski was wie het betaalt. Dat staat nog ter discussie. In Nederland zijn op korte termijn extra maatregelen nodig en daarom wordt het eerst via de NCTb gefinancierd. Aan het eind van elk jaar krijg je discussie over de manier waarop je zo'n extra veiligheidsmaatregel structureel gaat financieren. Dat kan op heel veel verschillende manieren. Je kunt het doen via de ticketprijs, via de overheid et cetera. Ik kan daarop onmogelijk vooruitlopen. Dat zou niet kunnen als ik missionair was geweest, maar nu is het nog moeilijker.

Het volgende heb ik eerder gezegd, en het is een hoop die ik uitspreek over alle partijen heen: laten wij er ons in ieder geval rekenschap van geven dat in Nederland het beeld zich opdringt, veel meer dan in andere landen, dat al heel veel securitykosten via de ticketprijs gaan. Laten wij, hoe wij het ook doen, oppassen dat wij ons niet door de securitykosten opnieuw uit de markt gaan prijzen, wat eerder een rol speelde bij de tickettaks. Dan snijden wij in onze eigen vingers en zijn de kosten van het wegzakken van de mainport veel groter dan de baten van die securitykosten. Die discussie moet eind dit jaar worden gevoerd en zal vast in alle hevigheid terugkomen.

Ten slotte heb ik het nog over de prestatiebesturing. Er zou sprake zijn van een meer prestatiegedreven benadering in de toekomst, waarbij voor de prestaties van de luchtverkeersdienstleiders veel meer bindende targets moeten worden gesteld. Een onafhankelijke toezichhoudende instantie zal de prestaties moeten gaan meten. De prestatiebesturing zal internationaal worden afgesproken in FABEC-verband: het Functional Airspace Block Europe Centrale. Wij zitten in het hart van het eerste blok dat vooroploopt op de nieuwe manier. Het streven is om per 2012 over te gaan tot implementatie van het Functional Airspace Block en de prestatiebesturing. Het is niet zozeer een nieuwe bonuscultuur, als wel elkaar afrekenen op wat wij van iemand uit het oude en mooie gilde kunnen verwachten. Waaraan moet worden voldaan? Welke prestatie moet worden geleverd, ook op milieu- en veiligheidsgebied? Hoe hoog moet het niveau zijn en waaraan moet je voldoen? Het moet transparanter worden. Omdat het zo'n belangrijke functie is, vind ik het eigenlijk alleen

maar goed dat wij de discussie zo open en transparant voeren. Het gaat dus niet zozeer om allerlei nieuwe bonusculturen. Ik denk dat de dames en heren een heel belangrijke functie hebben en dat de betaling ook best naar behoren is. Nu gaat het voornamelijk om de vraag hoe je de te leveren prestatie transparant en afrekenbaar maakt.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Er zijn geen toezeggingen gedaan; dat was niet aan de orde. Ik dank de aanwezigen, en de ondersteunende diensten voor hun verleende service. Ik wens de minister veel beterschap toe.