

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 363

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ en de vaste commissie voor Europese Zaken² hebben op 15 maart 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over de **Transportraad van 22 en 23 maart 2012**.
(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

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

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, Van Gent, Kuiken, De Rouwe, De Caluwé, Van Veldhoven, Graus en Bashir,

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

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg. Ik heet de minister en haar staf welkom, alsmede de Kamerleden en de belangstellenden op de publieke tribune. De spreektijden in eerste termijn bedragen vier minuten, zonder interrupties.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. In deze voorbereiding van de Transportraad beperk ik mij tot één punt. Het duurt echter wel even om daar een punt van te maken. Ik ga er vier minuten aan wijden, want het zit mijn fractie hoog. Ik heb begrepen dat de minister hier vandaag ook namens de staatssecretaris zit. Het gaat mijn fractie om de manier waarop staatssecretaris Atsma zich in internationaal verband opstelt en opereert rondom de deelname van de luchtvaartsector aan het emissiehandelsstelsel ETS. Dat zit ons niet lekker; het moet echt beter. Ik weet dat hij dit doet namens een Kamermeerderheid maar hij zou zich ook eens een waardig staatssecretaris van Milieu kunnen tonen. Die hebben wij toch niet voor niets, zou ik zeggen. Wij vragen ons dat wel eens af, maar je moet de hoop nooit verliezen dat hij als staatssecretaris van Milieu toont dat hij niet het knechtje is van de luchtvaartsector en van China, Rusland en de VS.

Juist omdat de staatssecretaris binnen de Europese Unie voortdurend blijft wijzen op de dreigementen van landen zoals Rusland, China, de Latijns-Amerikaanse landen en de Verenigde Staten, doorbreekt hij de eenheid die de EU wat mijn fractie betreft zou moeten uitstralen. Ook ondermijnt hij de gezamenlijke lijn en speelt de genoemde landen dus in de kaart. In zijn haast om klimaatsceptici en onverantwoordelijke luchtvaartadepten in de Kamer te vriend te houden, is de staatssecretaris dus gewild of ongewild – ik laat het nog een beetje in het midden – de grootste vriend van de landen die hun best doen, de klimaatpolitiek van de EU te ondermijnen. Dat noem ik onverantwoordelijk gedrag. Op dit dossier wreekt zich, zo ben ik bang, het gegeven dat de huisbaas van onze bewindspersoon op Milieu – ik heb het dan over staatssecretaris Atsma – de minister van Verkeer is. Zij zit hier vandaag dus zij kan hierop haar licht laten schijnen.

Ik zie dat staatssecretaris Atsma zijn oren laat hangen naar de belangen van de luchtvaartsector. Ik zeg het maar even cru: die luchtvaartsector moet niet zo zeuren. Nog altijd zit er geen rooie cent accijns op kerosine en nog altijd zit er geen rooie cent btw op vliegtickets. Toen het vorige kabinet zo vermetel was om een tickettaks in te voeren, stond de luchtvaartsector op zijn achterste benen en wist niet hoe hard hij moest roepen dat het allemaal concurrentievervalsing was. Toen werd deelname aan het ETS nog genoemd als reden om niet ook nog eens een tickettaks in te voeren. Nu roept de sector weer dat het Europese emissiehandelsstelsel verstorend werkt. Onzin natuurlijk, want het gaat voor iedereen gelden. Geen enkele Europese luchtvaartconsument kan eronderuit. Het is ook nooit goed voor deze sector. De cijfers geven de sector ongelijk. Schiphol maakte over 2011 194 mln. winst en het aantal passagiers steeg met 10%. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) rekent ons voor dat deelname aan het ETS zal leiden tot een verhoging van de ticketprijs van enkele dubbeltjes tot een paar euro en uiteindelijk tot 0,2% minder groei van het aantal passagiers. Met ETS waren wij in 2011 dus niet op 10% reizigersgroei uitgekomen, maar op 9,8%. Omdat de Europese

luchtvaartsector driekwart van de emissierechten cadeau krijgt, moeten ze allemaal samen voor 600 mln. emissierechten bijkopen. Even ter vergelijking: de Nederlandse Staat alleen al loopt jaarlijks 1,7 mld. – ik herhaal: 1,7 mld. – mis doordat kerosine accijnsvrij is.

Van het rapport van het KiM valt mijn fractie niet van haar stoel. Het is de ronduit ondermijnende houding die de staatssecretaris in Europa aan de dag legt bij de verstandige pogingen van de EU om de ongebreidelde groei van de uitstoot van de luchtvaartsector aan banden te leggen, waarvan mijn fractieleden wel van hun stoel dreigen te vallen. Ik zie graag een reactie van de minister tegemoet, natuurlijk ook namens de staatssecretaris. Ik ben benieuwd of zij van mening is of dit op deze manier kan doorgaan of dat Nederland eindelijk zijn verantwoordelijkheid moet nemen.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik zou het in Twittertermen kunnen doen met de hashtag #watmevrouwvangentzegt. In het KiM-rapport staat eigenlijk dat het emissiehandelssysteem ETS werkt. Als ik dat afzet tegen de nadelen en tegen de autonome groei van 3,5% per jaar over alle sectoren, lijken de banengroei en het verminderde aantal vliegbewegingen meer rimpelingen in het water dan een serieuze bedreiging van ons Nederlands dan wel Europees vliegverkeer. De staatssecretaris heeft tegen ons gezegd dat hij zal pleiten voor een mondiaal systeem en niet voor afschaffing. Dat staat er in die woorden. Wij kunnen er ook uit opmaken dat hij toch heel kritisch is. Ik hoor dus graag eenduidig van de minister wat de lijn is en hoe zij straks het gesprek in de Transportraad ingaat, waar dit onderwerp natuurlijk op de agenda staat. Mijn fractie gaat ervan uit dat wij ons niet laten bang maken, noch door de bedrijvenlobby noch door de lobby van China en Rusland, en dat wij vasthouden aan dit systeem omdat het werkt en omdat de uitstoot van schadelijke CO₂ daalt. Laat ik voor de vorm nog een aantal andere onderwerpen naar voren brengen. Mijn vorige punt was natuurlijk de hoofdmoot. Nederland heeft een oordeel gegeven over en een behandelvoorbehoud geplaatst bij de verordening geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen. Ik ben benieuwd hoe andere landen hierin staan.

Daarnaast heb ik een vraag over de verordening van de grondafhandelingsdiensten. Het gaat dan over vergunningsystemen, rapportageverplichtingen, kwaliteitseisen en opleidingseisen. Ik hoor graag van de minister wat precies het nut is van deze richtlijn. Waarom worden wij daar in Nederland beter van?

Mijn volgende vraag betreft de inspanningsverplichting om gezamenlijk in Nederland de knooppunten in de EU met elkaar te verbinden, oftewel TEN-T. Men is tot een compromisakkoord gekomen zodat Nederland en andere landen niet kunnen worden verplicht om onrendabele investeringen te doen. Ik hoor graag wat de criteria daarbij precies zijn. Ik noem een concreet voorbeeld. Voor ons is de Betuweroute heel belangrijk, maar voor Duitsland wat minder. Hoe wordt nu een afweging in dezen gemaakt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De geannoteerde agenda van de Transportraad is dit keer niet zo heel erg dik. Er staan echter genoeg andere onderwerpen op de agenda, dus wat dat betreft is het prima dat dit AO er is. Het komt nog weleens voor dat er op het laatste moment punten worden toegevoegd aan de agenda van de Transportraad. Ik wil dat hier eens aanstippen, want wij zien dit wel vaker bij deze vergaderingen. De Kamer wordt dan niet altijd helemaal geïnformeerd. Dat is geen onwil, maar zou het in het vervolg niet verstandig zijn om de minister en de staatssecretaris de ruimte te geven om laat binnengekomen stukken hier toch even voor te leggen, zodat wij kunnen proeven welke kant wij uit gaan? Het is een open vraag, die ik hier neerleg omdat ik het ook nu weer zie gebeuren.

Voorzitter. Er staat een aantal onderwerpen op het gebied van luchthavens op de agenda. Ik noem de slotverordening, de grondafhandelingsdiensten en de geluidsgelateerde exploitatiebeperking. Over de verordening betreffende de grondafhandelingsdiensten kan ik kort zijn: steun voor de lijn van het kabinet. Deze verordening zal zorgen voor meer efficiëntie in de dienstverlening op de Europese luchthavens. Dat kunnen wij slechts toejuichen. Wel is er zorg, die met name zit in de toename van de administratieve lasten. Kan de minister daar wat over zeggen? Deelt zij die zorg? Hoe gaat zij hierover het gesprek aan met haar Europese collega's? Over de toewijzing van de slots, dus de rechten om te landen op en op te stijgen van onze luchthavens, heeft mijn fractie enkele vragen. Vanuit de planningsoptiek snapt zij de voorstellen en ziet daarin best voordelen. De series worden nu immers verdeeld conform de 80/20-regel, die wordt gewijzigd in 85/15. De secundaire handel in slots wordt gelegaliseerd. Die vindt nu ook plaats, maar vaak wat schimmig en onduidelijk, en wordt nu dus formeel gemaakt. Deze voorstellen hebben echter ook wat negatieve consequenties, met name voor de luchtvaartmaatschappijen die veel toeristen vervoeren. Zij zijn vooral in de zomer heel actief en in de winter niet. Zij zouden hierdoor problemen kunnen ondervinden. Ik zie dat de SP-fractie al spiegeltjes en kraaltjes heeft van deze maatschappijen, dus wellicht heeft zij daarover ook wat zorgen. Hoe gaan wij hiermee om? Is de minister niet bang dat de luchtvaartmaatschappijen straks met halflege vliegtuigen vliegen om de slots maar te behouden in de periode dat ze afgenomen zouden kunnen worden? Laat ik ook namens mevrouw Van Gent spreken: halflege vliegtuigen wil niemand. Dat is slecht voor het milieu. De kisten worden in de lucht gehouden terwijl er geen klanten in zitten. Wat vindt de minister ervan dat met deze verordening wordt afgeweken van de wereldwijd geldende regels? De regels voor historische rechten veranderen hiermee op het Europese continent, want op de andere continenten blijven de huidige regels bestaan. Welke effecten kan dit hebben? Verschillende partijen hebben aangegeven dat de huidige regels voor slottoewijzing nog prima werken. Met handhaving van de huidige regels in Europees verband zou nog een hele wereld te winnen zijn. Wat is de reactie van de minister op dit punt? Kan zij helder aangeven wat de inzet van het kabinet zal zijn met betrekking tot deze verordening? Er is reeds een aantal dingen gezegd over ETS, waarmee ik het niet altijd eens was. Mijn collega Van der Werf heeft op dit punt een motie ingediend in het kader van Milieuraad. Ik zie daarop een nog wat magere terugkoppeling. Hoe wordt deze motie vertaald in de komende Europese besprekingen?

Voorzitter. Omwille van de tijd houd ik het hierbij; het is niet anders.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Voor de EU-Transportraad van volgende week staat een aantal belangrijke thema's op de agenda. De lijst met Europese initiatieven is uitgebreid. Voor de VVD-fractie is vooral van belang dat wij in het woud van Europese initiatieven twee dingen voor ogen houden: ten eerste de subsidiariteit en ten tweede het bijdragen van de Europese initiatieven aan duurzame economische groei in de regio. Het trans-Europese vervoersnetwerk is zo'n initiatief. Nederland is een groot voorstander van TEN-T, omdat daarmee de bereikbaarheid van onder andere de mainports naar het Europese achterland verbetert. Tot tevredenheid van de VVD is gekozen voor de focus op het kernnetwerk met een inspanningsverplichting voor het uitgebreide netwerk voor 2030. Ik heb nog wel een vraag aan de minister. De voorwaarde die door Nederland is uitgesproken is dat de Europese aanpak niet conflicteert met onze eigen inspanningsverplichting. Hoe is de stand van zaken? Ziet de minister daar nog een gevaar of is dit inmiddels getackeld? Ik kom te spreken over het luchthavenpakket. Hierbij geldt wederom dat de maatregelen van de EU subsidiair moeten zijn en moeten bijdragen aan het versterken van de positie van de Europese luchtvaart in zijn

geheel. Wat de maatregelen op het gebied van grondafhandeling betreft, zijn er nog vragen over de administratieve lasten. Hoe gaat de minister dit aanpakken op de Transportraad? Is dit nog een punt van zorg?

Wat de geluidsgelateerde beperkingen betreft is de subsidiariteitstoets negatief uitgevallen vanuit Nederland gezien. Het lijkt alsof er toch angst is dat het niet alleen om procedures gaat maar ook om de geluidshinder zelf. Op vragen van de VVD-fractie hierover heeft de staatssecretaris geantwoord dat alleen de procedures door de EU worden gehandhaafd en dat Europa zich niet zal bezighouden met de inhoud van de door de lidstaten genomen maatregelen. Dat was voor de VVD-fractie de reden om uiteindelijk een positief oordeel te geven over de subsidiariteit. Volgens de verordening heeft de EU echter het recht op onderzoek van voorgenomen geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen. Mijn vraag aan de minister is dan ook of zij kan bevestigen dat deze verordening alleen toeziet op de procedures hoe geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen worden ingevoerd, en niet op de inhoud van deze beperkingen?

Inzake de slots uit het luchthavenpakket leven er bij mijn fractie nogal wat vragen over het level playing field en dan op wereldwijd niveau. De maatregelen binnen de EU gaan verder dan die van de ICAO. Bij de slotmaatregelen lijkt het level playing field op wereldwijd niveau in gevaar te komen. In hoeverre is met de slotmaatregelen het wereldwijde level playing field nog gewaarborgd? Wat gaat de minister doen om dit veilig te stellen?

Tot slot wijd ik enkele woorden aan ETS. Onze lijn is helder en consistent. Zolang ETS voor de luchtvaart niet mondiaal wordt ingevoerd, leidt dit tot verslechtering van de positie van de Nederlandse luchtvaartsector en de Nederlandse economie. In het KiM-rapport worden deze verslechtingen ook aangegeven. Zowel in het aantal passagiers als in het aantal arbeidsplaatsen in de regio is er sprake van een verslechtering. De eerste tegenmaatregelen lijken te zijn genomen. Zo heeft volgens berichten van negen CEO's uit de luchtvaartbranche China een grote order van \$12 mld. opgeschort. Tijdens het AO Milieuraad heeft de staatssecretaris toegezegd, het KiM-rapport tijdens de Milieuraad in te brengen en mogelijke onderzoeken in andere lidstaten te bespreken of voor te stellen. Dit lijkt niet te zijn gebeurd. Kan de minister aangeven hoe zij ETS tijdens de Transportraad gaat aanpakken en wat haar inzet zal zijn? Ondertussen staat ETS ook bij ICAO op de agenda en worden de eerste maatregelen eind 2012 verwacht. Volgens de VVD-fractie is een ETS op wereldwijd niveau de beste optie om na te streven. Dat moet toch ook mevrouw Van Gent aanspreken?

Ten slotte verzoek ik de minister om aan te dringen op versnelde invoering van de Single European Sky. Een EU-luchtruim zorgt voor rechtstreekse lijnen, kortere routes, minder uitstoot en minder filevorming in de lucht. Een Single European Sky levert bovendien het milieu meer op dan ETS in de huidige vorm.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Bij het vorige overleg hebben wij het gehad over de afwezigheid van de bewindspersonen bij de Transportraad. Het is mij niet duidelijk geworden hoe het uiteindelijk is opgelost. Was Nederland bij de Transportraad van afgelopen december nu wel of niet politiek vertegenwoordigd?

Bij de komende Transportraad staat er een voor de SP zeer belangrijk onderwerp op de agenda, namelijk de passagiersrechten in de luchtvaart. Wanneer gaat de staatssecretaris eens iets doen in plaats van afwachten en de zaken maar vooruitschuiven? Wellicht wil de minister daartoe een aanzet geven. Kan bijvoorbeeld worden gekeken naar een soort waarborgfonds waar mensen terecht kunnen om hun recht te halen? Wij hebben nu helaas geen geschillencommissie meer en ik mis de ambitie om hiervoor een alternatief te zoeken, eventueel in Europees verband en met een verplichting voor maatschappijen om eraan deel te nemen. Tot nu toe

komt de staatssecretaris niet veel verder dan het mogelijk opstellen van richtsnoeren en het versterken van samenwerking; erg vaag allemaal. Ik vraag mij ondertussen af wat de passagier hiermee opschiet; graag een reactie.

Voorts is het de SP-fractie niet duidelijk wat wordt bedoeld met het toetsen van eventuele uitbreiding van Europese passagiersrechten aan de noodzakelijkheid en uitvoerbaarheid. Aan de hand van welke criteria vindt deze toets plaats? De huidige passagiersrechten blijken tot op heden in veel gevallen ook lastig uitvoerbaar. Ik neem echter aan dat de staatssecretaris deze rechten onderschrijft. Wellicht kan de minister hierop een reactie geven.

Ik kom bij het voorstel voor geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen voor civiele luchthavens. Dit moet zorgen voor een eerlijker speelveld voor heel Europa. Het zit de Alderstafel niet in de weg, althans, zo leest de staatssecretaris de verordening. Leest ook Brussel de verordening zo? Dat is natuurlijk de hamvraag. Hoe en wanneer zal deze toets plaatsvinden?

De SP-fractie vindt dat de luchtvaart onder het Europese emissiehandelsstelsel ETS moet vallen. Zij begrijpt uiteraard dat dit pijn zal doen in de sector, maar als heel Europa meedoet dan zijn wij al een heel eind op weg. Het lijkt de SP-fractie goed dat er in de aanloop naar «Rio» door de Europese Unie stevig wordt ingezet op een wereldwijd ETS voor de luchtvaart. Anders is de geloofwaardigheid natuurlijk weg. Gaat de regering hiervan werk maken?

Mijn volgende punt betreft de regels voor het toekennen van slots aan luchtvaartmaatschappijen. Deze slots geven de mogelijkheid om te landen op en te vertrekken van een luchthaven. Het valt de SP-fractie op dat de staatssecretaris het voorstel voor handel in slots omarmt. Wat zijn de verwachtingen van de staatssecretaris hierover? Zal er veelvuldig handel gaan plaatsvinden? De heer De Rouwe merkte terecht op dat ik een pen heb van een van de luchtvaartmaatschappijen. Daar hebben wij oog voor. De kleine luchtvaartmaatschappijen maken toch heel veel Nederlanders gelukkig omdat ze goedkoop op vakantie kunnen. Mijn vraag aan de minister is dan ook of ook de kleinere luchtvaartmaatschappijen zijn gehoord over dit voorstel. Wat waren de reacties?

Een aantal andere voorstellen onderschrijft de staatssecretaris niet. De SP-fractie vindt het van belang dat luchtvaartmaatschappijen de slots die zij hebben, ook echt gaan gebruiken. Daarom is het idee van een minimaal gebruik van 85% niet eens zo'n gek idee. Dat geeft ook kleinere luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid om slots te verwerven. Waarom wil het kabinet dit niet?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. De D66-fractie vond het EU-luchthavenpakket veelbelovend: de volgende stap in het vervolmaken van de Europese interne markt. Dat levert Nederland geld op. Het level playing field wordt vergroot, de kansen voor Nederlandse bedrijven nemen toe en vliegen wordt goedkoper en schoner. Er zijn uiteraard kanttekeningen te plaatsen, maar die gaan eigenlijk om inhoudelijke details waarvan ik er een heleboel al tegenkom in de BNC-fiches. Laat het echter helder zijn: D66 neemt afstand van een negatief subsidiariteitsoordeel op de verordening geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen. Dit is iets wat je wel Europees moet regelen. Om het hoge Nederlandse niveau uiteindelijk te kunnen volhouden, heb je belang bij een level playing field. Dat regel je in Europa. Graag hoor ik van de minister welke stappen Nederland gaat zetten om dit pakket zo snel mogelijk om te zetten in wetgeving.

Kan de minister de Kamer inhoudelijk bijpraten over de stand van zaken met betrekking tot de slotsdiscussie? Ik krijg graag iets meer details. Welke landen zijn voor en welke landen zijn tegen? Hoe staat het met het Europees Parlement? Ik krijg graag ook een reactie op een vraag die reeds

door collega's is gesteld, namelijk hoe het staat met dit pakket in de internationale context.

Ik stap over op iets heel anders: de maritieme strategie, die ook op de agenda staat. Ik lees in het BNC-fiche dat Nederland afstand neemt van de erkenning van de medeverantwoordelijkheid van de EU voor het beheer van de wereldoceanen. Het kabinet wil niet verdergaan dan verantwoordelijkheid over visstanden. Zelfs als je alleen naar de vis kijkt, geldt het volgende. De Nederlandse paling plant zich voort in de Sargassozee. Onze verantwoordelijkheid en belangen gaan dus verder dan de Noordzee alleen. Mens en dier worden beïnvloed door wat er in de oceanen gebeurt. De oceanen spelen een belangrijke rol in klimaat en ecosystemen, dus heeft de EU een belang. De vraag is dan of wij de belangen allemaal het beste nationaal kunnen behartigen of dat wij er belang bij hebben dat de EU daarin een rol inneemt namens ons allemaal.

Ik ga terug naar de luchtvaart. Het kabinet laat zich in de Kamer kritisch uit over ETS. Het KiM-rapport laat echter zien dat er een grote winst is voor het milieu. De Chinezen laten in Le Monde weten dat er geen order wordt gecancelled. Ik was natuurlijk blij om dat te lezen. Blijkbaar is dat geluid ook tot de regering doorgedrongen, want ik was heel blij verrast om in de notulen van de Milieuraad en in het FD te lezen dat alle landen volledig hun steun hebben betuigd aan dit beleid. Dat laat twee mogelijkheden open: of de staatssecretaris heeft in Brussel de D66-lijn gevolgd of het heeft weinig indruk gemaakt. Ik krijg hierop graag een reactie. Als de minister hierover spreekt in de Transportraad, neem ik aan dat zij daarbij ook de berichtgeving in Le Monde meeneemt. Daarin wordt duidelijk door de Chinezen gezegd dat er echt geen verbod komt op het aanschaffen van de Airbusen. Ik hoop ook dat ze de geschiedenis meeneemt. Dat zeg ik ook tot de fracties van de VVD en het CDA. De Jager en Eurlings hebben vroeger juist gepleit voor het ETS. Zij zeiden dat dit beter was dan een lappendeken van allemaal nationale taksen. Laten wij dat wel in het oog houden, want daar willen wij toch niet naar terug? Wij hebben er toch belang bij dat het één Europees systeem wordt en niet een lappendeken van allemaal nationale vliegtaksen?

Dan wil ik het nog hebben over innovatie in de luchtvaart: SESAR, concrete milieuverbeteringen die binnen handbereik liggen. Dan valt de kritische toon van het BNC-fiche mij toch tegen. Dat bevreemdt mij; wij kunnen toch niet overal tegen zijn? De luchtvaart moet stappen zetten, ook op het gebied van duurzaamheid. Daarover zijn wij het volgens mij allemaal eens. Ook de minister moet dat onderkennen. Er zijn heel veel mogelijkheden. Het kabinet haalt de hoge implementatiekosten aan in combinatie met financieringsmogelijkheden als reden om kritisch te zijn. Natuurlijk wil ook de D66-fractie een degelijke kosten-batenanalyse. Dat lijkt mij echter wel het geval als het gaat om een investering van 30 mld. en een opbrengst van 490 mld. De kosten-batenanalyse lijkt mij dan toch positief uit te pakken. Kan de minister dus toezeggen om met een duidelijker positieve grondhouding de kritische vragen te stellen die er nog te stellen zijn, maar op dit punt wel te benadrukken dat Nederland staat voor innovatie en verduurzaming van de luchtvaart en in SESAR veel mogelijkheden ziet om dat te bereiken?

Ten slotte werkt de Europese Unie aan een trans-Europees netwerk van cruciale luchthavens; hartstikke mooi. Nederland hoort daar gewoon in. Dat is ook een van de redenen waarom ik ervoor zal pleiten dat Nederland in Brussel in de Transportraad niet alleen met een negatieve houding en te kritische punten komt, maar ook af en toe gewoon zegt, bijvoorbeeld op het gebied van innovatie, dat het goed is en dat wij dit moeten doen.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik zal het kort houden, want heel veel is al gezegd. Ik kan mij met name aansluiten bij veel zaken uit de inbreng van de woordvoerders van het CDA en de VVD. Het woord «duurzaam» valt vaak. Ik vraag mij altijd af wat «duurzaam» betekent. Ik heb laatst een

motie ingediend met de vraag wat een megastal eigenlijk is. Zelfs de staatssecretaris kan mij daar geen antwoord op geven. Op de vraag wat duurzaam betekent, kan ook niemand mij een antwoord geven. Volgens mij bestaat duurzaamheid de komende tientallen jaren niet eens, maar nogmaals, er wordt wel veel over gesproken.

Ik kom nu op het ETS. Ik was voorheen de woordvoerder op dit vlak en nu is dat Richard de Mos. Het mag duidelijk zijn dat wij beiden er alles aan gedaan hebben om het ETS te voorkomen en er nu alles aan zullen doen om het af te schaffen. Dat lukt helaas niet, want wij hebben daarvoor geen meerderheid. Als het er dadelijk allemaal is, moeten wij ervoor zorgen dat er een mondiaal gelijk speelveld komt. Collega De Caluwé van de VVD zei dit ook. Wij hebben namelijk niet meer te maken met een Europees maar met een mondiaal gelijk speelveld. Dat is dan nog second best voor ons, want eigenlijk zouden wij dit gewoon allemaal moeten afschaffen. Het hele ETS is immers onzin. Niemand kan mij ervan overtuigen waar dit goed voor is. Het is alleen maar slecht voor onze bedrijven, voor onze luchtvaart en voor onze industriële. Het is dus ontzettend slecht en belachelijk. De milieupaniek is sowieso belachelijk. Als je ziet hoeveel mooie bomen er groeien rondom Schiphol en hoeveel ganzen er vanuit de hele wereld naar Schiphol trekken om daar te vertoeven, kun je toch niet denken dat er iets mis is en dat er milieuvervuiling is. Dat is allemaal onzin. Het ETS hoort daar ook bij.

Voor de rest is de lijst met Europese initiatieven weer uitgebreid. Ik heb een paar vragen aan de minister, ook betreffende het luchtvaartpakket. Is dit geen symptoombestrijding? Wij krijgen die signalen namelijk uit de markt. Zorgt dit niet voor nog meer administratieve lasten en extra regeldruk? De minister is lid van een partij die tegenstander is van extra administratieve lastendruk en extra regeldruk. Die zit er volgens mij echter wel aan te komen. Graag krijg ik een reactie van de minister op de vraag of dit alles niet voor nog meer administratieve lasten en extra regeldruk gaat zorgen en ook voor onnodige complexiteit. Het allerergste is het prijsopdrijvende effect, waarbij de consumenten ook niet gebaat zijn. Ik krijg heel veel te horen. Ik heb bijvoorbeeld een gesprek met een paar Eurocommissarissen gehad. Zij zeggen dat Nederland niet alleen vaak het beste kindje van de klas is, maar dat ook wil zijn. Volgens deze Eurocommissarissen voert Nederland, de Nederlandse regering, de wet- en regelgeving die vanuit de EU wordt opgelegd, te strikt uit. Dat is een heel ander verhaal. Dit heeft niet eens te maken met het beste kindje van de klas. Je kunt ook een goed kindje in de klas zijn, zonder dat je iets te strikt uitvoert. Daarop krijg ik ook graag een reactie van de minister.

De Single European Sky – de kortere vliegroutes – is al een paar keer genoemd. Wie kan daartegen zijn? Wat gaat de minister echter bij de Raad inbrengen om daar vaart achter te zetten, want hier wordt al heel lang over gesproken? Eigenlijk gebeurt er vrij weinig op dat gebied. Wat kan de minister inbrengen? Wat zal de minister doen om de boel op dat vlak te versnellen? Welke mogelijkheden zijn er daarvoor?

De rest zal ik, met uw welbevinden, voorzitter, inbrengen bij het AO Luchtvaart dat binnenkort zal plaatsvinden. Daar kan ik de rest van mijn ongenoegen kwijt.

Ik heb nog een punt over de voorgestelde herziening van de slotverordening voor de Transportraad. De regel kan inderdaad van belang zijn voor een level playing field, maar gaat dit dan ook wel gebeuren?

Tot slot merk ik nogmaals op dat wij altijd moeten spreken van een mondiaal level playing field en niet alleen van een Europees.

De voorzitter: De minister heeft om een korte schorsing verzocht, zodat zij de vragen even op een rij kan zetten. Ik verzoek de minister om bij de beantwoording ook in te gaan op de vraag of er nog een nieuw punt is. De heer De Rouwe opperde dit. Ik denk dat het goed is dat wij afspreken dat wij in het vervolg bij aanvang van de vergadering eerst even aan de

minister of de staatssecretaris vragen of er een toegevoegd agendapunt is, want dan kunnen de leden der commissie dit direct meenemen in hun inbreng.

De heer **Graus** (PVV): Ik kan dat nooit garanderen. Ik heb er weleens last van dat ik midden in de nacht wakker schrik en dat mij plotseling iets te binnen schiet. Dat heb ik ook tijdens AO's. Ik wil toch graag de vrijheid behouden om plotseling iets heel raars er tussendoor te gooien.

De **voorzitter**: Dat is goed. De vraag was of de bewindslieden bij aanvang kunnen melden of er nog een nieuw agendapunt is in Europa dat de leden der commissie nog niet kennen of dat nog niet op de agenda staat. Dat zullen wij in het vervolg doen. Na een korte schorsing zetten wij dit overleg voort. De minister zal het woord voeren en de commissieleden krijgen de gelegenheid om een interruptie te plegen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik dank de leden voor hun inbreng. Ik zit hier ook namens mijn collega Atsma die op dit moment in Marseille andere belangen van ons land verdedigt.

Ik begin met de agenda. De heer De Rouwe wees erop – zo gaat het inderdaad ook – dat er op het allerlaatste moment punten op de agenda bijkomen of van de agenda afgaan. Niet alleen de Kamer heeft daar last van, maar ik zelf ook. Dat komt omdat de onderhandelingen vaak nog tot op het allerlaatste ogenblik plaatsvinden. Het lijkt mij dus goed om de volgende keer even te beginnen met wat er nog veranderd is, want in die methodiek verandert niet zo veel. Ik heb al jaren gezien dat de internationale onderhandelingen nu eenmaal zo gaan.

Dit keer is het sowieso een heel beknopte agenda. De Denen kiezen ervoor om alleen maar onderwerpen te agenderen waarvan zij zeker weten dat die vastgesteld zullen worden. In dit geval is de agenda nog beknopter geworden, want gisteren is in het Coreper bekend geworden dat het dossier digitale tachograaf, waar de leden mij allemaal héél véél vragen over gesteld hebben, van de agenda afgevoerd is. Dat bevreemdt mij eigenlijk wel, want het zag eruit alsof er op alle terreinen groen licht was, maar de Commissie heeft aangegeven, in ieder geval nog een aantal technische aspecten daarvan nader uit te willen werken. Ik verwacht dat dossier dus wel een volgende keer terug. Het ging overigens – ik wil deze commissie daarover ook inhoudelijk informeren – de goede kant op daarmee. Wij hebben hier een hele discussie gehad over het samenvoegen van de bestuurderskaart met het rijbewijs, want wij waren daar geen voorstander van. In de versie die voor volgende week bijna op de agenda stond, was dat er inmiddels uit. Het ging dus goed. Wij zullen echter zien hoe dit terugkomt op de agenda.

De herziening van het Ten-T-beleid heeft juist een grote vlucht voorwaarts genomen. Er wordt verwacht dat er volgende week een akkoord op dit vlak gesloten kan worden. Eerst een akkoord in de Raad dus, waarop het Parlement vervolgens moet reageren. De discussies over Ten-T of over de infrastructuur uit het verleden tonen aan dat de Europese Raad altijd weer andere wensen heeft, zodat er wel een tweede behandeling daarvan plaats zal vinden. Het goede nieuws is in ieder geval dat de door Nederland gesteunde corridorbenadering bij de implementatie overeind is gebleven. Ik kom zo wel op de specifieke vragen hierover terug.

Over het eerste onderdeel van de verordening uit de luchthavenpakketten inzake de grondafhandelingsdiensten ligt ook een akkoord binnen handbereik. Bij dat dossier is men dus ook ietsje verder dan toen de agenda gestuurd werd. Het goede nieuws is dat de door Nederland bestreden verplichte vergunningverlening is geschrapt. Ik zal daar zo op terugkomen.

Tot slot zijn enkele, diverse punten toegevoegd. De Commissie geeft informatie over de follow-up van het ongeval met de Costa Concordia. In

de planning was al een herziening van de regelgeving op het gebied van scheepvaartveiligheid voorzien en daar zal nu enige vaart achter gezet worden. Mijn hoop is dat daar dan ook de uitzonderingspositie in zal komen voor de bruine vloot, een onderwerp waarover wij ook hier met regelmaat discussiëren. Dat zou heel gunstig zijn. Wij wachten echter de concrete voorstellen van de Commissie af. Verder is de stand van zaken over het ETS voor de luchtvaart aan de agenda toegevoegd. Ik kom daar zo inhoudelijk op terug, maar dat is gebeurd omdat de transportministers daar ook iets over willen zeggen. Men is namelijk van mening dat dit thema niet alleen in de Milieuraad moet worden besproken. Verder staat de stand van zaken over de implementatie van de Europese satelliet en van de navigatieprogramma's Galileo en EGNOS op de agenda. Dat is eigenlijk een soort voortgangsbericht.

Ik kom allereerst op Ten-T, want dat is een groot en belangrijk dossier. Wij zijn al jaren voorstander van het integraal uitvoeren van die ontwikkeling. Je moet een hoogwaardig trans-Europees vervoersnet hebben. Aan de ene kant heeft onze transportsector daar veel belang bij en dus heeft de Nederlandse economie er veel baat bij. Aan de andere kant vind ik het ook belangrijk dat er überhaupt meer focus komt bij de besteding van de infrastructuurmiddelen. De beschikbare middelen moeten beter worden gestroomlijnd en het Europese geld moet zo slim mogelijk worden ingezet. De nu voorliggende teksten leggen terecht de nadruk op een daadwerkelijke Europese meerwaarde. In het verleden was Ten-T nog weleens een soort verdelingsfonds: ieder een beetje. Nu zie je dat de meerwaarde nadrukkelijker aan de orde is. Met het geld kunnen belangrijke verbindingen worden gerealiseerd. Er zijn drie corridors die de verbinding met Nederland garanderen. Het belangrijkste is dat er allereerst ingezet wordt op het kernnetwerk. Daar hebben wij altijd voor gestreden.

Mevrouw Kuiken heeft namens de PvdA gevraagd hoe het zit met de criteria ten aanzien van de onrendabele investeringen. Mevrouw De Caluwé van de VVD heeft dit ook aan de orde gesteld. Zij vroegen of ik mij daar zorgen over maak en welke gevaren er op dat vlak zijn. Wij hebben ons tot nu toe met succes ervoor ingezet dat de Europese aanpak niet botst met onze eigen planningssystematiek. Dat is voor ons namelijk een heel belangrijke voorwaarde. Dit betekent dat er dus ook ruimte blijft voor nationale procedures voor het infrabeleid, zoals het MIRT in Nederland. Verder worden in de tekst nadrukkelijk de financiële beperkingen van de lidstaten erkend. Daardoor kan in de toekomst niemand, zeker niet de Europese Commissie, de lidstaten verplichten om echt onrendabele investeringen te doen. Het gaat daarbij niet om de vraag of een lidstaat iets belangrijker of minder belangrijk vindt, maar dus echt om aantoonbaar onrendabele investeringen. Ik geloof dat het voorbeeld van een derde spoor op de Betuweroute hier al even genoemd werd. Ik weet niet of dat een goed voorbeeld is, omdat – dat heb ik al vaak hier gezegd – de Duitse minister Ramsauer al vele malen heeft gezegd dat dit bij hem juist ook in de top drie van de investeringen zit. De Duitsers hebben lange tijd problemen gehad om überhaupt budgetten te vinden daarvoor. Het is echter geen minder aantrekkelijk project voor hen. Ik kan mij dus heel goed vinden in de nu voorliggende tekst. De discussie zal vooral gevoerd worden met een aantal landen dat misschien nog meer ruimte en vrijheid in dezen wil. Nederland kan zich echter goed in de tekst vinden, omdat er armslag is voor de lidstaten. Dat is voor ons van belang.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg namens D66 of wij in het Ten-T-dossier voor innovatie gaan pleiten en dan vooral op het onderdeel luchtvaart. De realisatie van het trans-Europese netwerk is natuurlijk een kans bij uitstek voor innovatie. Daar zijn wij zeer voor. Ik ben het in dezen eens met D66. Ik steun het voorstel om een extra impuls te geven aan intelligente transportsystemen. Die sector vinden wij ook in Nederland erg belangrijk en interessant, maar dit geldt dan wel voor alle modaliteiten, zowel voor

RIS, ERTMS, SESAR als ook voor de luchtvaart en alle andere onderdelen. Dat zal, denk ik, de commissieleden goed in de oren klinken.

Ik ga nu over op ETS. In de Transportraad gaat het daarbij om een stand van zaken. De werkelijke inhoudelijke behandeling vindt plaats in de Milieuraad. Toch verwacht ik dat bijna alle lidstaten het woord hierover zullen willen voeren. Uit deze commissie krijg ik hierover twee signalen. Aan de ene kant wordt er gezegd: u moet gewoon doorzetten, ongeacht wat er mondiaal gebeurt. Aan de andere kant zegt men: u moet vooral proberen om in mondiaal verband te opereren. Ik zal helder zijn over wat collega Atsma heeft ingebracht en wat ik zelf in voorgaande Transportraden heb gezegd. Wij hebben in Europees verband een afspraak om de CO₂-heffingen in te voeren. Dit is gewoon afgesproken. Daar zul je dus mee moeten doorgaan. In de tussentijd is echter geconstateerd dat de effecten daarvan zijn dat landen van andere continenten vrij zware dreigingen uiten aan het adres van Europa en aan de individuele lidstaten die deel uitmaken van de Europese Unie. Wij hebben die dreigingen laten bekijken en de resultaten daarvan zijn te vinden in het KiM-rapport. De dreigingen kunnen echt effect hebben op onze luchtvaartondernemingen en dus op onze nationale werkgelegenheid.

Staatssecretaris Atsma heeft niet gezegd dat deze milieuheffingen niet van belang zijn, maar hij zegt: ze zijn van belang, je zou dit moeten doen, alleen moeten wij ernaar streven om dit in internationaal verband te doen, in ICAO-verband met alle landen wereldwijd. Als je aan de groene kant zit, dan zou je toch ook het liefste willen dat dit overal gebeurt en niet alleen op Europees niveau. Dat is steeds de inzet van staatssecretaris Atsma geweest. Er werd gezegd dat er geen verstoringen optreden, omdat alle Europese landen dit moeten. De verstoringen zijn dus vooral de dreigingen die er vanuit de andere continenten aan het adres van de Europese lidstaten en vooral aan het adres van de luchtvaartsector worden geuit. Staatssecretaris Atsma blijft dus inzetten op de reductie van CO₂. Tegelijkertijd heeft hij er bij de Commissie op aangedrongen om dit naar een internationaal level te tillen. Datzelfde zal ik ook doen. Ik zal zelf nadrukkelijk aangeven dat men moet proberen om er in ICAO-verband uit te komen.

Gelukkig is er inmiddels in ICAO-verband met spoed een werkgroep daarvoor gestart. Die verkent momenteel de eerste vier modellen die men voor ogen heeft. Ik hoop dat er aan het eind van het jaar duidelijkheid komt over deze modellen. De landen van buiten de Europese Unie die niet dit model wilden hebben, willen in principe ook wel naar een internationaal systeem gaan. Het zal interessant zijn om te bekijken of zij het met Europa eens kunnen worden over een dergelijk model en of zij in de tijdsdruk mee willen gaan. De werkelijke budgettaire consequenties vinden namelijk pas volgend jaar plaats. Daarom vind ik het heel belangrijk dat wij aan het eind van dit jaar een voorstel voor een mondiaal systeem in ICAO-verband hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik moet zeggen dat de minister wel gevoel heeft voor dramatiek. Ik begrijp dat wij ons dus laten intimideren door andere continenten. Dan lijkt het mij des te belangrijker dat de EU een lijn trekt en dat Nederland niet bezig moet zijn met de ondermijning van die lijn. Graag krijg ik een reactie hierop.

Verder heb ik een vraag over de cijfers van het KiM. Wij horen nu allemaal dramatische verhalen, voorop van de heer Graus die er niet van slaapt. Uit de cijfers van het KiM blijkt echter glashelder dat de effecten van de invoering of handhaving van het ETS enorm meevallen. De minister heeft daar helemaal niets over gezegd. Misschien is dat ook gevoel voor dramatiek. Ik zou daar echter graag opheldering over willen. Bovendien krijg ik graag een reactie op de vraag of Nederland zich laat intimideren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik was nog bezig met het ETS. Ik zou nog op deze onderwerpen komen, dus ik ga gewoon verder. Allereerst heeft de staatssecretaris in de Europese Raad van de Milieuministers zijn zorgen geuit over de tegenmaatregelen die landen buiten Europa dreigen te treffen. Hij staat daarin niet alleen. Ook andere ministers hebben hun zorgen geuit. Het is niet zo dat Nederland als enige daarover begint. De staatssecretaris heeft ook gewezen op het KiM-onderzoek en gezegd dat hij het naar de Commissie zal sturen zodra dat klaar is en dat zal hij ook doen. Hij heeft bovendien bijval gekregen voor zijn suggestie om in andere landen ook dergelijk onderzoek te laten doen, zodat ook andere lidstaten weten wat de effecten in hun land zijn. In ieder geval hebben de diverse lidstaten aangegeven dat Europa één lijn zal trekken als derde landen dit soort dreigingen uiten. Hoe ga je in op dreigingen en hoe ga je daarmee om? Daar is een verschil tussen. De lidstaten willen dus één lijn trekken als derde landen hun dreigement waarmaken dat zij tegenmaatregelen zullen treffen tegen het Europese emissiehandelssysteem. Er bestaat niet zozeer een discussie over de werking van het emissiehandelssysteem op het milieu. De discussie gaat vooral over de vraag wat je gaat doen. Gaat Europa eenzijdig door of gaat het proberen om het in internationaal verband te doen? Op dat laatste wordt door alle lidstaten ingezet. Bij de Europese Commissie is dus aangedrongen om alles op alles te zetten om te voorkomen dat deze landen hun tegenmaatregelen nemen ten nadele van de EU of haar lidstaten en dit te doen door te pleiten voor een mondiaal emissiehandelssysteem binnen het kader van ICAO. De Europese Commissaris Hedegaard heeft beloofd dat de Commissie haar inspanningen om tot dat wereldwijde systeem te komen, zal verdubbelen. In de Transportraad zal ik in ieder geval Commissaris Kallas oproepen om zijn collega aan te sporen om over te gaan tot een wereldwijd CO₂-emissiehandelssysteem in plaats van alleen een Europees systeem. Naar verwachting zullen ook veel van mijn collega's hem hiertoe oproepen. Nederland heeft zich dus niet teruggetrokken. Dat kan ook niet zomaar, want Nederland heeft in het verleden net als de andere landen besloten om dit te doen. Nederland zet nu in op een wereldwijd systeem. Als dat niet lukt, ontstaat een andere situatie waarin de landen met elkaar moeten discussiëren over wat zij dan gaan doen. Ik kan daar nu niets over zeggen, want daarvoor moeten de milieuministers eerst weer aan tafel gaan zitten om de consequentie daarvan te bespreken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kan ik dan concluderen dat Nederland gewoon deelneemt aan dat emissiehandelssysteem? Nederland doet daar dus gewoon aan mee, ondermijnt dit niet binnen Europa en laat zich niet intimideren door China, Rusland en de VS? Kan de minister dat bevestigen?

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft nu berekend wat voor consequenties het ETS zal hebben. Die zijn heel gering, ook als je bekijkt hoe de luchtvaartsector het doet. Ik zou daar graag een reactie op krijgen. De minister heeft natuurlijk ook het gevoel voor dramatiek gehoord bij een aantal andere fracties in de Kamer die eigenlijk helemaal niks voor dit systeem voelen en het aan het ondermijnen zijn. Dat is ook wel een beetje waar de staatssecretaris naar neigt. Gaat de minister daar nu paal en perk aan stellen? Begrijp ik dat goed?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw Van Gent trekt andere conclusies dan zij zou moeten trekken. De bijdrage van staatssecretaris Atsma in de Milieuraad kan zij namelijk teruglezen in de verslagen. Mevrouw Van Veldhoven wees daar ook op. Zij dacht dat de staatssecretaris omgegaan was, maar dat is toch niet het geval. Ik weet namelijk dat hij altijd op deze lijn heeft gezeten en bovendien heeft verwoord dat Nederland het EU-beleid gericht op het terugdringen van de

CO₂-emissie door de luchtvaart onverminderd steunt, maar dat Europa wel rekening moet houden met de repesaillemaatregelen die nu vanuit een aantal landen op Europa afkomen. De staatssecretaris is er voorstander van om alles op alles te zetten om te komen tot een mondiaal systeem. Daarmee heeft hij dus geen terugtrekkende bewegingen gemaakt op het vlak van het CO₂-emissiehandelssysteem. Als er geen mondiaal systeem zal komen, is er een nieuwe politieke situatie. Dan moet je met elkaar discussiëren over het hoe en wat.

Mevrouw Van Gent geeft aan dat de gevolgen van de dreigingen wel meevallen. Als je in het rapport van het KiM alleen al naar de gevolgen voor de Nederlandse arbeidsmarkt kijkt, zie je dat het – afhankelijk van het scenario – zo'n 200 tot 400 banen kan schelen. Ik vind dat toch wel gevolgrichtig. Er spelen ook discussies daaromheen, zoals het al dan niet afzeggen van bestellingen op luchtvaartmateriaal afhankelijk van de waarheid van de dreiging. Dat zijn serieuze zaken. De dreigingen zelf of de vraag of je je daar wel of niet door moet laten leiden – alle Europese ministers hebben immers al gezegd dat zij hun rug recht houden en dat zij zich niet laten bedreigen – zijn niet zozeer het belangrijkste. Het is echter wel belangrijk om te bezien hoe je zoiets aanpakt. Zullen de continenten hierover eindeloos ruzie hebben of zullen de continenten, nu de ruzie zo hoog is opgelopen, proberen om in een keer door te pakken? Dit was ooit ook een beetje de inzet van Commissaris Hedegaard. Zij vond dat er alvast Europees gestart moest worden en hoopte dat daardoor misschien de discussie zou loskomen over de vraag of wij uiteindelijk tot eenzelfde mondiaal systeem moeten komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de minister toezeggen dat de positie van Nederland is dat het internationale systeem echt een duidelijke meerwaarde heeft, maar niet de voorwaarde is? Wij moeten namelijk voorkomen dat Nederland, misschien samen met een paar andere landen, juist de achilleshiel gaat vormen bij het opstellen van een internationaal systeem, waar wij allemaal belang bij hebben.

Verder wil ik graag dat Nederland nu niet zijn energie gaat steken in het afkraken van het systeem, om het simpelweg te zeggen, maar in het oplossen van een paar problemen, bijvoorbeeld met Zwitserland. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat een land als Zwitserland, dat nauw verbonden is met de EU en daar allerlei voordelen van heeft, van twee walletjes eet door te zeggen: wij vallen niet onder het ETS; als die vliegtuigen hier landen, werken wij daar dus aan mee. Ik zou graag zien dat Nederland zijn energie steekt in dat soort oplossingen. Nederland moet juist voor het bereiken van een internationaal akkoord zijn energie steken in het oplossen van dat soort ondermijnende ontwikkelingen voor de Europese positie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb mijns inziens al drie keer aangegeven dat de staatssecretaris heeft gezegd dat hij het ingezette beleid ondersteunt en doe dat nu nogmaals. Tegelijkertijd wil hij het verbreden, want het heeft positieve effecten voor het milieu, maar de negatieve effecten komen ten laste van een ander terrein, namelijk van het economisch vlak. De staatssecretaris wil die negatieve effecten voorkomen en daarom zet hij in op het internationale systeem. Wij hebben nog geen conclusies getrokken voor wat er zal gaan gebeuren als dat internationale systeem er niet komt. Ik denk dat je dan opnieuw een politieke discussie moet voeren. Die zal overigens niet makkelijk zijn, want de wetgeving op dit vlak is natuurlijk al ingezet. Dan blijven er weinig middelen over; je kunt het misschien nog een jaar uitstellen of je moet opnieuw een verordening maken. Dat zal niet een-twee-drie gebeuren. Ik wil nu dus geen als-dandebaat voeren. De staatssecretaris heeft keer op keer aangegeven dat hij wil proberen om tot een mondiaal systeem te komen en zal dit blijven doen.

Zwitserland is inderdaad een vraagstuk, omdat dit land formeel geen lidstaat van de Europese Unie is. Het zou zo kunnen zijn dat iedereen vervolgens via Zwitserland vliegt. Aan deze dingen moeten wij met elkaar werken. Nederland speelt daar ook een rol in. Wij moeten proberen om Zwitserland mee te krijgen in hetzelfde systeem. Wij kunnen Zwitserland niet dwingen, maar ik vind dat onze efforts daarop gericht moeten zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de minister voor haar toezegging dat zij met name de energie zal gebruiken voor vraagstukken zoals Zwitserland. Ik constateer wel een tegenstrijdigheid. De minister zegt namelijk dat wij nog geen conclusies trekken. Daarmee laat zij boven de markt hangen dat Nederland een andere positie in zou kunnen nemen dan het steunen van de Europese lijn. Dat ondergraaft de mogelijkheid om te komen tot een internationale oplossing. Daar maakt mijn fractie zich echt zorgen over. Wij kunnen dat niet zo gemakkelijk veranderen. Zeg dan gewoon dat wij achter Europa staan. Dan staan wij internationaal ook sterker en bereiken wij mijns inziens eerder ons doel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik spreek hier namens mijn collega Atsma. Ik weet dat zijn lijn nu is: we steunen het beleid dat in het verleden is gemaakt maar we willen graag dat dit omgebouwd wordt naar een mondiaal beleid. Dat is wat hij overal zegt. Ik kan dus niet nu alvast voor hem spreken. Dat wil ik ook niet. Ik vind dat u zelf een debat met hem moet hebben over wat de consequentie is als dit niet gaat gebeuren. De lidstaten hebben onomfloerst aangegeven dat ze zich niet laten leiden door dreigingen. Ook daaruit kunt u afleiden dat de staatssecretaris daarmee juist niet de internationale samenwerking onmogelijk maakt. We hopen in ieder geval dat er eind van het jaar goede resultaten bereikt kunnen worden in ICAO-verband. Zo niet, dan hebben we gewoon met elkaar een nieuw politiek debat, maar dan zal het echt niet vandaag op morgen anders liggen.

Zoals eerder aangegeven, beschouwen we de motie-Van der Werf als ondersteuning van beleid. De motie wordt ook uitgevoerd en toegepast in discussies.

Verder zijn wij voorstander van versnelde invoering van de Single European Sky. Daar zullen we ook hard aan werken.

Vervolgens kom ik op de geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen. Wij kunnen ons goed vinden in het pakket en de voorgestelde verordening ter zake. Het verduidelijkt de te hanteren systematiek en draagt zo bij aan een level playing field voor luchthavens en luchtvaartmaatschappijen binnen de EU. In dit verband is gevraagd hoe andere landen hier nu in zitten, met name in relatie tot het subsidiariteitsbeginsel en de subsidiariteitstoets. Naast deze Kamer hebben de Franse Senaat en de Duitse Bundesrat hun zorgen over subsidiariteit uitgesproken. We hebben er als kabinet natuurlijk ook naar gekeken. Wij hebben aangegeven dat dit wat ons betreft valt binnen de subsidiariteitstoets, omdat het echt alleen betrekking heeft op de procedure en dus niet op de inhoud. Het is voor ons juist fijn omdat we het goed doen met de Alderstafel als ook andere landen naar dat niveau getrokken worden. Dus de vraag van mevrouw De Caluwé of wij echt alleen toezien op de procedure en niet ook op de inhoud, kan ik bevestigend beantwoorden.

Gevraagd is verder wat nu de voordelen zijn van bovengenoemd voorstel. De zogenaamde balanced approach zorgt ervoor dat er een aanpak moet zijn om op een evenwichtige manier maatregelen ter vermindering van geluidshinder rondom luchthavens af te kunnen werken. Dan kunnen ze dus ook niet meer naar eigen inzicht geïnterpreteerd worden, waardoor wij er strikter in zouden zijn dan anderen. Eigenlijk krijgen we hiermee ook een betere toegang tot andere markten binnen de EU.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd naar het nut van de verordening op de grondexploitatie en de grondafhandelingsdiensten. Ik kan het voorstel

over grondafhandelingsdiensten op luchthavens steunen. Het nut ervan is dat het minimumaantal afhandelaren op grote luchthavens met meer dan 5 miljoen passagiers van twee naar drie gaat. Dat is een goede zaak want in Nederland hebben we een markt voor grondafhandelingsdiensten. Die markt is open en geliberaliseerd. Er zijn op Schiphol vijf grondafhandelingsdiensten actief. Dit voorstel draagt eigenlijk bij tot een level playing field in Europa en waarborgt ook meer concurrentie op andere EU-luchthavens. Ook krijgen de luchthavens met dit voorstel meer grip op de kwaliteit van de afhandelingsdiensten. In de verordening worden ook zaken verduidelijkt ten opzichte van de bestaande richtlijn. Ook dat vind ik positief.

Er is een punt waar we het niet mee eens waren en dat betreft de administratieve lasten en kosten. Op dit punt kan ik inmiddels goed nieuws melden: de verplichting aan lidstaten voor invoering van het vergunningsstelsel voor grondafhandelaren is er nu uitgehaald. Daarmee is onze zorg over die administratieve lasten en kosten weggenomen. Daardoor is in feite een voorstel overgebleven waarin alleen maar voordelen zitten.

Dan kom ik op de fiche over het luchthavenpakket slots. Dit punt staat nu als zodanig niet op de agenda. Ik denk dat het goed is dat de Kamer bij een volgende gelegenheid hierop dieper ingaat met collega Atsma, maar ik kan nu wel in algemene zin ingaan op de vragen die over dit onderwerp zijn gesteld. Als ik in een paar regels moet samenvatten, hoe we ertegen aankijken, zou ik het volgende willen zeggen. Wij kunnen ons vinden in bepaalde onderdelen van het voorstel, zoals de legalisering van de secundaire handel in slots tussen luchtvaartmaatschappijen en het versterken van de onafhankelijkheid van de slotcoördinatoren. Wel hebben we nog bedenkingen bij bepaalde onderdelen van het voorstel. Dat betreft niet alleen de verlenging van de serie slots, maar ook de wijziging van de «use it or lose it»-regel, aangezien die de flexibiliteit uit het huidige systeem haalt en ertoe leidt dat luchtvaartmaatschappijen sneller hun historisch recht op slots kwijtraken, hetgeen de halflege vliegtuigen waarover de heer De Rouwe sprak tot gevolg kan hebben. Daarnaast maken we ons zorgen over de verdere beperking van de mogelijkheden om local rules in te voeren. Dat zijn in feite de lokale regels voor slotsverdeling. Deze zijn voor Nederland van belang om het selectiviteitsbeleid verder te kunnen ontwikkelen. Om die halflege vliegtuigen te voorkomen, zal ik mij inzetten voor het behoud van de huidige vijf slots. Ik zal mij ook inzetten voor het behoud van de historische rechten zoals die ook in IATA-verband van toepassing zijn – althans de staatssecretaris zal zich daarvoor inzetten, want ik antwoord nu namens hem – om ervoor te zorgen dat de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen niet wordt verstoord. Ik vind dat zoals het nu gaat, het goed werkt.

Secondary trading schept de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om onderling slots te verhandelen. Dit wordt als het voorstel straks aangenomen wordt, geformaliseerd en daar sta ik op zichzelf achter. Dat betekent dat je slimmer om kunt gaan met slots. Op het moment dat je dan als maatschappij minder te doen hebt, kun je ze ruilen met collega-maatschappijen. Op die manier voorkom je dat je alleen maar vliegt om je slots te houden.

Gevraagd is of ook de kleinere luchtvaartmaatschappijen zijn gehoord over het voorstel. Ja, de reacties zijn binnen. De Nederlandse sector is echt eenduidig hierover. De sector heeft zorgen over de verlenging van de serie slots van vijf naar tien en van tien naar vijftien en over de historische rechten. Wij zitten op dezelfde lijn als de sector.

Het onderwerp passagiersrechten als zodanig is niet geagendeerd voor de komende Transportraad. De heer Bashir had een aantal vragen specifiek over de passagiersrechten voor de luchtvaart. De fiche die er ligt, gaat over de passagiersrechten in algemene zin. Er is zojuist een publieke

consultatie gestart over de herziening van de huidige regels voor de luchtvaart. De staatssecretaris zal zijn inbreng daarover ook delen met de Kamer. We moeten in ieder geval het voorstel op zijn merites beoordelen. We willen een eenduidige interpretatie en een eenduidige toepassing en handhaving. Eind mei zal de Commissie daarover rapporteren en ze zal eind 2012 met een voorstel komen waarvoor dan ook een BNC-fiche zal worden opgesteld.

gevraagd is verder of er een maritieme strategie voor de Noordzee zal komen. De Commissie heeft in haar werkprogramma voor 2012 geen aankondiging gedaan over een strategie voor de Noordzee. Nederland is van mening dat een initiatief van de Commissie op dit moment niet opportuun is. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of we vanuit Europees verband niet een verantwoordelijkheid zouden moeten voelen voor alle oceanen en dus niet alleen vanuit lidstatenverband. Wij zijn eigenlijk heel erg bang dat er dan dubbel werk verricht gaat worden. Nederland heeft een heel goede samenwerking met omliggende landen om het Noordzeebelang in de gaten te houden. Wij zijn bang dat een Europese strategie daarop een dubbeling zal betekenen. Dat is de reden waarom wij niet aandringen op een Commissie-initiatief op dit vlak. We denken overigens dat de Commissie zelf wel met dat initiatief gaat komen. We verwachten dat dit ergens in 2013 zal zijn. Zij moet dan maar nut, noodzaak en toegevoegde waarde van een en ander aangeven. Wij zullen daar dan natuurlijk in eerste instantie kritisch op reageren.

De heer Graus heeft gevraagd hoe Nederland bij de vorige Transportraad vertegenwoordigd was. Ik heb destijds in het algemeen overleg dat aan die raad voorafging, gezegd dat wij vertegenwoordigd zouden worden door de Permanente Vertegenwoordiger, zijnde onze ambassadeur in Brussel. Dat is dus ook gebeurd. Dat is normaal gebruik in Brussel en dus ook geaccepteerd. Het komt vaker voor dat bewindslieden niet bij een raad kunnen zijn. De vorige keer had ik een MIRT-overleg en was, naar ik meen, de staatssecretaris in het buitenland. Dus als bewindslieden er niet bij kunnen zijn, worden ze vervangen door de PV.

De **voorzitter**: Dan gaan we thans over tot een korte tweede termijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog een vraag over het emissiehandelssysteem. De minister heeft het over banen die verloren dreigen te gaan. Ik wijs erop dat er sprake is van groei van het aantal passagiers met 10%. Dat hele ETS zou 0,2% effect hebben volgens het KiM-rapport, dus dan kom je nog op 9,8%. Dus je moet de zaak ook niet meer dramatiseren dan nodig is, lijkt me. Werkgelegenheid is belangrijk en groei van werkgelegenheid ook, maar het is natuurlijk ook wel van belang dat we met dat emissiehandelssysteem gaan meedoen, want anders worden de bomen die nu wellicht tot in de hemel groeien, zo zeg ik ook tegen de heer Graus, toch op enige moment geknakt.

De minister zegt verder hierover dat het beter is om de diplomatieke weg te bewandelen. Begrijp mij goed dat ik ook niet meteen voor slaande ruzie ben, maar je kunt die diplomatieke weg natuurlijk wel eindeloos rekken als een soort tactiek om er niet aan te hoeven. Ik zou van de minister dan ook willen weten of de inzet daarbij is om termijnen te hanteren om te voorkomen dat je eindeloos diplomatiek gaat overleggen maar ondertussen alles blijft zoals het was.

Er is hier gesteld dat er anders via Zwitserland zal worden omgevlogen. Ik begrijp dat het een paar dubbeltjes op de tickets gaat schelen. Behalve dan om de mooie spoorwegen in Zwitserland te bekijken, kan ik mij niet voorstellen dat mensen voor een paar dubbeltjes voordeel via Zwitserland gaan omvliegen. Ik zou dus graag een nadere onderbouwing van die stelling willen horen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Die dank geldt ook voor haar toezegging om in het vervolg even te kijken of wij nog bijgepraat moeten worden over actuele zaken. Dat laatste kunnen wij moeilijk controleren, dus het initiatief zal echt van de minister of de staatssecretaris moeten komen.

Met betrekking tot de fiche van SESAR heb ik begrepen dat er een negatieve houding is van de regering als het gaat om proportionaliteit. Klopt dat inderdaad? Zo ja, dan is die houding waarschijnlijk anders dan die van andere Europese landen. Dan is mijn vraag vervolgens hoe Nederland er dan toch probeert verdere invulling aan te geven. Mijn beeld was namelijk dat we met z'n allen voor SESAR waren omdat dit een heel positief effect zou hebben. Ik verneem hierop graag de reactie van de minister.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Dank aan de minister voor het beantwoorden van de vragen. Ik steun haar in haar streven om tot een wereldwijd ETS te komen. Tevens druk ik haar op het hart er vooral naar te streven om wat dat betreft als EU gezamenlijk op te trekken in ICAO-verband; we moeten inderdaad niet zwichten voor dreigementen maar ik denk wel dat we moeten dealen met de realiteit. We hebben hierbij niet te maken met afrondingsverschillen wat betreft het rapport van het KiM. Dit is iets waar we invloed op uit kunnen oefenen, dus dat moeten we dan ook doen. Bij NedCar is moord en brand geschreeuwd terwijl dat iets is waar we geen invloed op kunnen uitoefenen. Waarover we nu spreken gaat het ook om honderden banen. Dus het is wel degelijk een realiteit waar we voor staan en waar we ons hard voor moeten maken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik moet wel zeggen dat ik het jammer vind dat dit overleg weinig oplevert. De staatssecretaris die over heel veel punten gaat, is afwezig, terwijl de minister in haar betoog heel vaak naar de staatssecretaris verwijst. De geplande data zijn ruim van tevoren bekend. Het lijkt mij dus ook goed dat de staatssecretaris daarmee rekening gaat houden, zodat hij bij volgende overleggen gewoon aanwezig is. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor de aanwezigheid in de vergaderingen van de Transportraad zelf. Daarin worden belangrijke besluiten genomen over onderwerpen waar ook heel veel Nederlands belastinggeld mee is gemoeid. De bewindspersonen zelf moeten daar dan ook echt aanwezig zijn; het is van belang dat ze daarmee in hun agenda rekening houden. Nederland moet daar op politiek niveau vertegenwoordigd zijn.

Ik heb nog een vraag over de passagiersrechten onder andere met betrekking tot de luchtvaart. De fiche over dat onderwerp staat wel degelijk op de agenda van dit algemeen overleg. De staatssecretaris schrijft dat hij een eventuele uitbreiding voor Europese passagiersrechten nauwkeurig zal toetsen op noodzakelijkheid en uitvoerbaarheid. Ik verneem dan ook graag een nadere onderbouwing ten aanzien van dit punt, juist waar de passagiersrechten heel belangrijk zijn en dit ook door de staatssecretaris wordt onderschreven.

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Het is heel fijn om naar deze minister te luisteren. Ze is altijd heel kort en zakelijk en daar houd ik van. De meesten zitten altijd onnodig lang te kletsen en dan dwaal je met je gedachten af. Deze minister is tenminste duidelijk, zuiver en kort. Dat compliment wil ik haar graag maken.

Ik krijg nog wel graag een reactie op het verhaal van enkele Eurocommissarissen dat Nederland te strikt Europese wet- en regelgeving uitvoert. Ze zeggen in feite: jullie moeten niet bij ons komen zeuren, want de regering in jullie land voert alles te strikt uit, dus daar moet je klagen. Ik wil daarin toch meer inzicht krijgen ten behoeve van ons volk en vaderland. Ik weet

dat we te maken hebben met die nare wet- en regelgeving, waarvoor de PVV geen draagvlak heeft om er vanaf te komen, hetgeen ook geldt voor ETS. Echter, waar de minister zegt «dat kunnen we niet meer» zeg ik: alles kan. We klonen schapen en we landen op de maan, alles is mogelijk in deze tijd. Ik denk dat de minister niet alleen in Zwitserland stage zou moeten lopen om te leren hoe ze daar wat betreft de spoorwegen omgaan met sneeuw en ijs, maar ook om te leren hoe ze daar van twee walletjes eten. Ze zijn daar gewoon slim. We zouden meer een voorbeeld moeten nemen aan Zwitserland op tal van terreinen. Ik heb al eens eerder tegen de minister gezegd dat we daar misschien eens een paar weken op vakantie moeten en met mensen moeten gaan praten; we kunnen er veel van leren. We kunnen wel samen handelen in de EU maar we moeten ons niet allemaal onzin in de maag laten splitsen.

Nu ETS er toch is en we er niets aan kunnen veranderen – dat gaat nu eenmaal zo als je daarvoor geen parlementaire democratische meerderheid hebt – pleiten we voor een mondiaal level playing field.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Mevrouw Van Gent is nog ingegaan op de effecten voor de werkgelegenheid zoals genoemd in het KiM-rapport. Ik heb het in de eerste termijn overigens niet alleen gehad over de werkgelegenheid, maar ook over andere dreigingen die er zijn, zoals die met betrekking tot overvlieg rechten en het niet afnemen van vliegtuigen. Het is dus een pakket. Maar, nogmaals, ik wil dat juist niet als uitgangspunt nemen. Ik vind het veel belangrijker dat je als gevolg van dit «gedoe» zou kunnen bereiken dat je een mondiaal speelveld krijgt. Ik kan mij niet anders voorstellen dan dat GroenLinks daar juist een groot voorstander van zou zijn. Ik merk bij mevrouw Van Gent dat zij iedere keer denkt dat hiermee het CO₂-dossier Europees stil komt te liggen. Dat laatste is echter niet het geval, want er is al toe besloten. Ik zie mevrouw Van Gent nu opkijken, maar ze heeft zo-even wel gevraagd hoe lang dit proces nog moet worden opgehouden.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dat was gewoon een concrete vraag waar ik antwoord op wil.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Het wordt niet opgehouden, want het is besloten en het wordt uitgevoerd. Alleen, een deel van de lidstaten die er ooit mee akkoord zijn gegaan, zegt nu dat we er als de wiedeweerga voor moeten zorgen dat we het uitbreiden tot een mondiaal systeem omdat anders de effecten wel eens heel nadelig zouden kunnen zijn. Ik ga nu niet herhalen wat de staatssecretaris hierover al heeft gezegd. Hij heeft niet zijn steun ingetrokken, maar hij heeft vooral gepleit voor genoemde uitbreiding om zo ook de problemen te voorkomen die nu boven ons hoofd hangen. Ik denk dat dit een heel verstandige strategie is en dat hij wat dat betreft op de goede lijn zit. Mevrouw Van Gent heeft verder gevraagd of het een gevaar is als er via Zwitserland omgevlogen wordt. Men kan inderdaad via Zwitserland gaan vliegen en dat heeft een gevaar, maar ik denk dat er nog grotere gevaren zijn, namelijk dat men via Dubai of via allerlei andere oorden gaat vliegen waardoor men helemaal buiten de Europese zone blijft. Een voorstel zou zijn om het EU-ETS-systeem en het Zwitserse systeem te koppelen. Daarover wordt gesproken in Brussel en daar heeft Nederland ook groot belang bij.

De heer De Rouwe heeft gevraagd naar SESAR. Het klopt dat wij opgemerkt hebben dat wij wat negatief zijn over de proportionaliteit. Dat komt omdat we vinden dat de Commissie de kosten ervan niet goed heeft onderbouwd. Als zij in staat is de kosten daarvan goed te onderbouwen, kunnen we er verder wel mee akkoord gaan. We willen in ieder geval wel van tevoren heel goed weten waar we met elkaar instappen, zodat we ons niet achteraf moeten gaan afvragen wat we eigenlijk met elkaar hebben

afgesproken. We hebben dus een nadere onderbouwing gevraagd aan de Commissie. Als zij komt met een goede onderbouwing, kunnen wij ook naar een positieve insteek gaan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat snap ik, zeker als er financiële consequenties aan verbonden zijn. Echter, deelt de minister de opvatting dat op zichzelf financiële aspecten en proportionaliteit twee heel verschillende begrippen zijn? Ik dacht dat juist bij het proportionaliteitsbeginsel de vraag is of iets past in de schaal van Europa. Ik heb toch het idee dat de financiële aspecten, hoe belangrijk ook, daar helemaal los van staan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij hebben ons vooral gericht op het onderdeel financiering. Proportionaliteit is inderdaad breder dan dat, maar een onderdeel wordt ook gevormd door de financiële aspecten. En daarvan vonden we dat de onderbouwing niet goed genoeg was. Het ging ons om de helderheid op dat punt. Als u daarin hebt kunnen lezen dat wij helemaal negatief waren, is dat niet de bedoeling.

Mevrouw De Caluwé heeft steun uitgesproken voor ETS. Conform zoals zij het heeft geschetst, wordt het op dit moment ook aangepakt.

De heer Bashir is van oordeel dat de staatssecretaris bij dit algemeen overleg aanwezig had moeten zijn en dat wij als bewindslieden ook altijd in vergaderingen van de Transportraad aanwezig moeten. Wij maken altijd onze agenda vrij voor vergaderingen van de Transportraad. Die staan er ook voor het hele jaar in. De reden dat ik de vorige keer niet aanwezig was, was omdat de Kamer mij verzocht om hier een MIRT-overleg te hebben. Dan geef ik dus ook meteen aan waar het mee botst. Het toeval was tevens dat de staatssecretaris die natuurlijk niet ingeboekt staat voor de Transportraad maar die wel als mijn vervanger optreedt, een andere buitenlandse verplichting had. Dus ijs en weder dienende zijn wij erbij en als er iets voor de in plaats komt en wij niet aanwezig kunnen zijn, geldt de PV als onze vervanger, ook voor de andere landen, als een even sterk persoon als de politicus.

Verder heeft de heer Bashir mij gevraagd om iets meer te zeggen over de passagiersrechten. Ik wijs hem erop dat op 19 april hierover specifiek een AO plaatsvindt met de staatssecretaris. Fiches worden altijd geagendeerd om te laten weten wat er in Europa aan ideeën zijn. Daarna komt er dan altijd een reactie van ons op zo'n fiche. In dit geval is de staatssecretaris er nog mee bezig. Dat kan dus ook expliciet aan de orde komen in genoemd algemeen overleg.

De heer **Bashir** (SP): De fiche staat natuurlijk wel geagendeerd voor overleg. Het kabinet heeft bij monde van de staatssecretaris ook een reactie gegeven. Vandaar mijn vraag over de uitvoerbaarheid en noodzakelijkheid. Daarover vraag ik om opheldering. Dat de passagiersrechten als zodanig binnenkort aan bod komen in een algemeen overleg, heeft vooral te maken met de huidige stand van zaken. Dat zijn dus twee verschillende dingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het werkt als volgt. We voegen fiches toe. Daarin staat wat Europa wil. Vervolgens geven we op andere momenten aan wat het standpunt van de regering is. Het standpunt over de onderhavige fiche is niet toegevoegd omdat dit op een later moment komt. Genoemd algemeen overleg is meer ter informatie, in de zin van: denkt u erom dat als u een standpunt gaat formuleren, u dit en dat meeneemt. Dat gaat dus nog komen en dan kunt u er ook met de staatssecretaris over praten.

De heer Graus heeft gevraagd naar de strikte regelgeving. Het klopt dat wij in het verleden ten aanzien van de wijze waarop Europese regels zijn geïmplementeerd, strikter zijn geweest dan andere EU-landen. Dat is ook

waarom het kabinet geen koppen op Europese wetgeving wil. Dus voor alle toekomstige Europese regelgeving letten we daar ook heel scherp op. Aan regelgeving die in het verleden is vastgesteld, zul je toch voor een groot deel moeten voldoen omdat er anders boetes boven je hoofd hangen. Het is dus nooit te laat om je te bezinnen op sommige punten maar je moet wel goed kijken waar je dan de strijd op aangaat. Als je je in je eentje ergens van lostrekt terwijl je er eerder wel je handtekening onder hebt gezet, kunnen de boetes nog wel eens zwaarder zijn dan de nadelen die je misschien economisch gezien hebt omdat je een striktere kop hebt geïmplementeerd. Maar dat zijn altijd heel interessante discussies. Het is ook heel duidelijk welke Europese regelgeving we hebben en het staat partijen natuurlijk altijd vrij om aan te geven waar ze wijzigingen in willen aanbrengen, Het huidige kabinet let er in ieder geval op dat er geen koppen op Europese wetgeving komen.

De **voorzitter**: Onder dankzegging aan alle aanwezigen en in het bijzonder de minister sluit ik dit algemeen overleg.

Volledige agenda

1. Geannoteerde agenda Transportraad 22 maart 2012

*21 501-33-362 – Brief regering d.d. 06-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus –*

2. Verslag Transportraad 12 december 2011

*21 501-33-356 – Brief regering d.d. 13-01-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus – Verslag*

3. Aanbieding rapport van de studie naar de effecten van het opnemen van de luchtvaart in het Europees Emissiehandels-systeem (EU ETS)

*2012Z05152 – Brief regering d.d. 14-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

4. EU voorstel: Luchthavenpakket COM (2011) 823

2011Z26270 – EU-voorstel d.d. 14-12-2011

5. Lijst van vragen en antwoorden over de concept verordening betreffende regels en procedures voor geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens, onderdeel van het door de Europese Commissie op 1 december 2011 gepresenteerde Luchthavenpakket

*31 936-104 – Brief regering d.d. 25-01-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

6. Samenvatting onderzoek EU ETS op de Luchtvaart

*21 501-08-418 – Brief regering d.d. 06-03-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, J.J. Atsma*

7. Stand van zaken implementatie Europese richtlijnen en kaderbesluiten in vierde kwartaal 2011

*21 109-204 – Brief regering d.d. 30-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

8. Fiche: Mededeling ontwikkeling maritieme strategie voor de Atlantische Oceaan

*22 112-1306 – Brief regering d.d. 23-12-2011
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

9. Fiche: Verordening inzake de implementatie en exploitatie Europese satelliet navigatie systemen

*22 112-1321 – Brief regering d.d. 13-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

10. Fiche: Verordening inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking richtlijn 96/67/EG

*22 112-1323 – Brief regering d.d. 13-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

11. Fiche: Verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op luchthavens in de Europese Unie

*22 112-1324 – Brief regering d.d. 13-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

12. Fiche: Verordening geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie

*22 112-1325 – Brief regering d.d. 13-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

13. Fiche: Mededeling visie voor passagiersrechten

*22 112-1349 – Brief regering d.d. 27-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

14. Fiche: Mededeling SESAR (technologische pijler gemeenschappelijk Europees luchtruim)

*22 112-1352 – Brief regering d.d. 27-01-2012
staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, H.P.M. Knapen*

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Graus (PVV), Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Kuiken (PvdA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Leegte (VVD), De Caluwé (VVD) en Holtackers (CDA).

Plv. leden: Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Bontes (PVV), Hazekamp (PvdD), Van Bochove (CDA), Groot (PvdA), Ulenbelt (SP), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Dijkers (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), Lodders (VVD), De Boer (VVD) en Van der Werf (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Albayrak (PvdA), Ormel (CDA), Ferrier (CDA), Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Knops (CDA), voorzitter, De Roon (PVV), Jansen (SP), Voordewind (ChristenUnie), Ten Broeke (VVD), Ouwehand (PvdD), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Van Nieuwenhuizen-Wijbenga (VVD), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Hachchi (D66), Dijkhoff (VVD), Driessen (PVV) en De Caluwé (VVD).

Plv. leden: Irrgang (SP), Dijkgraaf (SGP), Jacobi (PvdA), Bruins Slot (CDA), Omtzigt (CDA), Samsom (PvdA), Timmermans (PvdA), Hazekamp (PvdD), Elissen (PVV), Van Raak (SP), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Hennis-Plasschaert (VVD), Hazekamp (PvdD), Hernandez (PVV), Dijkers (PvdA), Peters (GroenLinks), Berckmoes-Duindam (VVD), Van Veldhoven (D66), Van Tongeren (GroenLinks), Pechtold (D66), Huizing (VVD), Kortenoeven (PVV) en Azmani (VVD).