

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 383

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 juli 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 31 mei 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Atsma van Infrastructuur en Milieu en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 mei 2012 houdende de Aanbieding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op 7 juni 2012 en van een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu (21 501-33, nr. 371);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 april 2012 houdende het Verslag van de Transportraad van 22 maart 2012 (21 501-33, nr. 368);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 april 2012 houdende de Vragenlijst van de Europese Commissie, zoals aan alle lidstaten en betrokken organisaties gezonden, inzake de oriëntatie op verdergaande liberalisering van het openbaar vervoer (21 501-33, nr. 365);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 27 april 2012 inzake Fiche: Richtlijn verantwoordelijkheden vlaggenstaat bij handhaving richtlijn maritieme arbeid (22 112, nr. 1408);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 27 april 2012 inzake Fiche: Wijziging Richtlijn Havenstaatcontrole (22 112, nr. 1407);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 11 mei 2012 inzake Fiche: Verordening vereenvoudiging registratie van motorvoertuigen uit een andere EU-lidstaat (22 112, nr. 1417);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 mei 2012 houdende de Reactie op de vragenlijst van de Europese Commissie, zoals aan alle lidstaten en betrokken organisaties gezonden, inzake de oriëntatie op verdergaande liberalisering van het openbaar vervoer (21 501-33, nr. 373);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 mei 2012 inzake Laatste ontwikkelingen EU-dossiers in aanloop naar Transportraad 7 juni 2012 (21 501-33, nr. 374).**

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

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

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

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Westerhoff

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, De Rouwe, De Caluwé, De Jong, Monasch en Bashir

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

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de Transportraad van 7 en 8 juni. Ik heet beide bewindslieden welkom. Er zijn vijf Kamerleden aanwezig en ik stel een spreektijd van vijf minuten voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil beginnen met een compliment aan de adjunct-griffier van de commissie die ons altijd heel keurig informatie geeft over alle fiches die in behandeling zijn. Europa staat weleens een beetje ver van ons af, moet ik bekennen. Wellicht zegt dat ook iets over onszelf. Wij zijn altijd heel erg druk met het Kamerwerk hier, terwijl er in Europa – of we dat nu leuk vinden of niet, laat ik in het midden, daar gaat iedereen zelf over – ontzettend veel gebeurt en de bestaande structuren niet altijd even goed zichtbaar zijn. Je hebt de Europese Commissie, je hebt voorvergaderingen, je hebt agenda's die nog weleens wisselen. Het helpt enorm dat wij iedere keer een mooie samenvatting krijgen van alles wat binnenkomt. Ik heb die samenvatting ook afgelopen week weer met veel plezier gelezen en wil daar toch even mijn dank voor uitspreken. De vorige keer heb ik de minister gevraagd of zij ons attent wilde maken op wijzigingen. Toen was de minister daar heel positief over. Haar woorden zijn ook haar daden, zien wij nu terug. Dat helpt ons om het werk makkelijker te doen en om inzicht te krijgen in wat er gebeurt. Ook daarvoor mijn oprechte dank. Dan hebben we nu de complimentjes gehad en gaan we er stevig op af. We hebben nog een lange dag te gaan.

Laat ik beginnen met de Verordening over geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen. Daar was dit kabinet al niet zo'n fan van, daar was deze Kamer niet zo'n fan van en het CDA was dat evenmin. Ik heb het idee dat daarover op verschillende fronten negatieve geluiden geuit zijn in Europa. Ik zou van de staatssecretaris willen horen hoe dat er nu voorstaat. Klopt het dat de Franse senaat en de Duitse Bundesrat die verordening ook al niet zien zitten en dat die dus nu gewoon van tafel is? Dat zou dan toch de inzet moeten zijn en hopelijk het resultaat van wat hier is neergelegd. Op het gebied van de luchtvaart is het emissiehandelssysteem ETS een terugkerend onderwerp. Ik zag wat dreigementen voorbijkomen uit China en uit India. Kan de staatssecretaris inzicht geven in wat we ons daarvan moeten aantrekken? Hoe serieus is dat? Zijn de loopgraven al betrokken? En hoe ver is ICAO (International Civil Aviation Organization) eigenlijk met het ontwikkelen van een internationaal systeem? Dat is immers wat wij het liefste willen. Graag hoor ik een update van de staatssecretaris. Als ik het dan toch al over de luchtvaart heb, ligt er ook nog een vraag over passagiersrechten. Kan de staatssecretaris duidelijkheid geven over de gevolgen die de conclusie van de advocaat-generaal heeft voor het Nederlandse standpunt ten aanzien van de interpretatie van het bekende Sturgeon-arrest? Wanneer wordt de uitspraak van het Hof verwacht en wat betekent dit voor de hangende zaak en de gedupeerde Nederlandse passagiers?

Dan ga ik in op het onderdeel water, de richtlijn havenstaatcontrole en de richtlijn verantwoordelijkheden vlaggenstaat bij de handhaving van de richtlijn maritieme arbeid. In het fiche over de wijziging van de richtlijn havenstaatcontrole valt te lezen dat het Europees voorstel gedelegeerde

en uitvoeringshandelingen bevat, waarvan de consequenties niet te overzien zijn. Dat vind ik een nogal stevig signaal. Als we niet weten welke consequenties het heeft, wat gaan we er dan eigenlijk mee doen? Wat wordt dan concreet de inzet? Welke consequenties voorziet het kabinet dan wel? Ik kan mij voorstellen dat die vraag wordt opgeworpen, maar dat er ook een analyse wordt gemaakt van wat ons te wachten staat. Daarover lezen wij niets. Ik zou dat graag van de minister willen horen. De minister schrijft in het fiche over de handhaving van de richtlijn maritieme arbeid dat «no more favourable treatment» van toepassing is op schepen van vlaggenstaten die het MAV (Maritiem Arbeidsverdrag) niet geratificeerd hebben. Wat echter als een dergelijk schip een haven aandoet van een lidstaat die het MAV niet geratificeerd heeft? Dit zorgt volgens ons voor ongelijke verhoudingen, voor een ongelijk spelveld. Ik ben benieuwd hoe de minister daarmee denkt om te gaan.

Dan de Connecting Europe Facility. In het verslag van de vorige Transportraad staat dat de raad slagen heeft gemaakt in de voortgang van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). Nu zijn voor de transportsector niet alleen de spoorwegen van belang, maar ook het water. De binnenvaart speelt daar een grote rol in en Nederland heeft daarin een heel grote rol, omdat wij de grootste binnenvaartvloot van de wereld hebben.

Kunnen we op een of andere manier ook de binnenvaart nadrukkelijker op de agenda zetten, zodat de binnenvaart daar voordeel van heeft? Ziet de minister die inzet? Kunnen we die verder uitbreiden? Past dat erbij? Hoe gaat de minister daarmee om?

Dan over de vereenvoudiging van de registratie van motorvoertuigen uit een andere lidstaat.

De **voorzitter**: Is dat dan uw laatste punt? Uw vijf minuten zijn bijna om.

De heer **De Rouwe** (CDA): Zit ik al op vijf minuten? Dan had ik die complimentjes toch niet moeten geven. Ik doe de rest snel.

De autowrakken en de RDW. De RDW heeft nu de mogelijkheid om een kenteken niet te verlenen als een auto er niet helemaal goed uitziet en een gevaar kan zijn voor de verkeersveiligheid. Met dit fiche wordt dat onmogelijk gemaakt. Volgens mij constateert de minister dat zelf ook en is er ook zorg dat hierdoor onnodig veel gevaarlijke auto's op de weg komen. Ik hoor graag van de minister wat haar inzet op dit onderwerp is. Over de digitale tachograaf en de tolheffing zullen vast vragen worden gesteld door de collega's. Daar sluit ik mij dan op voorhand bij aan.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Laat ik nu net geen vragen hebben over de digitale tachograaf en de tolheffing, dus de heer De Rouwe moet maar even rekenen op de andere collega's.

Dank voor het toesturen van alle gegevens en updates over de verschillende onderwerpen. Dat was zeer nuttig. Ik wil graag een aantal onderdelen langslopen en begin bij de luchtvaart. Uiteraard begin ik dan ook weer bij het emissiehandelssysteem ETS. Dat is hier al verschillende malen aan de orde geweest, ook in de voorbereiding op Milieuraden. Mijn collega De Rouwe vroeg het ook al: waar is ICAO mee bezig? Per 1 januari is op Europees vlak ETS ingegaan. Er zijn wat dreigementen geweest.

Worden die nu ook geëffectueerd door onder andere China, India, Brazilië en Rusland? Ik hoor graag van de staatssecretaris wat daarin de stand van zaken is. ICAO had in het vooruitzicht gesteld om eind van dit jaar met een eerste aanzet te komen voor een wereldwijde introductie van ETS. Wat is de stand van zaken daarvan? Als laatste vraag hierover: hoe gaat de staatssecretaris inzetten tijdens de Transportraad van volgende week? Over de passagiersrechten heeft de heer De Rouwe al de vragen gesteld die ik ook wilde stellen. Daar sluit ik mij bij aan.

Dan ga ik in op de geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op Europese luchthavens. We hebben op eerder gestelde technische vragen

voldoende antwoord gekregen om positief te kunnen oordelen over de subsidiariteit en de proportionaliteit. Andere partijen behalve CDA en VVD vreesden toch voor inhoudelijke inmenging. Nederland heeft de gele kaart getrokken. Wij denken dat de mogelijkheden voor de Europese Commissie om binnen de lidstaten procedures te toetsen die hebben geleid tot exploitatiebeperkingen, voordelig zullen uitpakken, maar dan moet de Europese Commissie zich wel beperken tot de toets op de procedure en niet op de inhoud gaan zitten. Hoe gaat de staatssecretaris erop toezien dat de Europese Commissie zich alleen maar met de procedures bemoeit en niet met de inhoud? Wat is nu de status van de gele kaart? Wat is de stand van zaken?

Dan ga ik over op de maritieme zaken en de wijziging van de richtlijn inzake havenstaatcontrole. Hierin wordt een aantal bepalingen uit het MAV omgezet in Europese regelgeving, zij het niet alle bepalingen. Het is nog onduidelijk wat de consequenties zijn van enkele van deze bepalingen. De angst is ook een beetje dat de Europese Commissie te veel bevoegdheden naar zich toe trekt of dat er mogelijkwijze ook nog een kop gaat ontstaan op de regelgeving. Hoe garandeert de minister dat er geen kop op de regelgeving vanuit het MAV komt? Hoe kunnen we voorkomen dat er bevoegdheden, die we beter in eigen handen kunnen houden, worden afgestaan aan de Commissie?

Over de Blue Belt is nog weinig te zeggen. Wij zijn heel erg benieuwd naar de eerste evaluatie die aangekondigd wordt in de update van 30 mei. Dan wil ik het nog even hebben over project bonds. Ik ga dus over op het onderdeel verkeer. Er is vorige week een akkoord gesloten tussen de Raad en het Europees Parlement over zogenaamde project bonds ter waarde van 230 mln. Hiermee moet in de markt 4 mld. worden opgehaald voor infrastructuurprojecten. Waar komt de 230 mln. vandaan op de EU-begroting? Wordt dit gehaald uit de CEF-pot, de pot voor de Connecting Europe Facility? De VVD-fractie geeft er de voorkeur aan om de benodigde middelen uit de cohesiegelden te halen. Die moeten toch omlaag en er moet meer gefocust worden op groei. Daar is dit project dan uitermate geschikt voor.

Over de CEF gesproken, de minister schrijft in haar brief van gisteren dat Nederland inzet op comodaliteit. Wat is daarin nu de stand van zaken? Nederland is vooral op het gebied van de binnenvaart een heel grote speler. Daar kunnen wij voor Nederland nog veel meer uithalen. Hoe wil de minister daarop inzetten?

Dan nog mijn laatste puntje, de afspraken met de heer Ramsauer over geluidsbeperkende maatregelen op het spoor. Ik heb begrepen dat in Nederland door ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de KNV Spoorgoederenvervoer wordt gewerkt aan een regeling die zou moeten ingaan op 1 juli aanstaande. Deze regeling is door de minister op hoofdlijnen afgestemd met haar Duitse collega Ramsauer. In Duitsland zijn de geluidsproblemen groot. De introductie van de zogenaamde LL-remblokken laat nogal op zich wachten. Kan de minister wat druk uitoefenen om daar wat sneller mee aan de slag te gaan?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Kort geleden hebben wij hier in de Kamer nog met de commissie-Kuiken gedebatteerd over de toekomst van het Nederlandse spoor. Hoewel er nog wat discussie is over de precieze structuur, is een groot deel van de Kamer er toch wel over uit dat wij meer regie moeten krijgen over het spoor. Als het echter aan Europa ligt, doen wij precies het tegenovergestelde, namelijk de regie over het spoor nog verder uit handen geven en ProRail en NS nader opsplitsen. Kortom, het tegenovergestelde van wat een groot deel van de Kamer voor ogen heeft en wat diverse spoorpartijen en reizigersorganisaties adviseren. Dat de ongekozen Brusselse bureaucraten een enquête nodig hebben om te achterhalen hoe het spoor in ons land is ingericht, zegt eigenlijk genoeg. Ze hebben totaal geen idee op welke wijze het spoor in

Nederland is ingericht en ze doen maar wat, daar in Brussel, althans dat is onze stellige overtuiging. Het maakt niet uit wat men er in de diverse lidstaten van vindt of wat de spoorexperts ervan vinden: Brussel regeert en Brussel dicteert, terwijl de treinreiziger en de Nederlandse belastingbetaler straks crepeert. De PVV is dan ook erg benieuwd op welke wijze de minister hier stelling tegen gaat nemen. Of overrompelt Europa de minister eigenlijk? Verkwanselt Europa het Nederlandse spoor, terwijl wij helaas maar moeten toezien?

Terwijl reeds meer mensen in de Europese lidstaten genoeg krijgen van de Europese droom, komt de Transportraad met de Connecting Europe Facility. Ik wilde het eigenlijk graag in het Nederlands zeggen, maar ik zeg het toch maar in het Engels. Dat klinkt wat beter, al wordt het er in mijn beleving niet positiever van. CEF is een potje waar door de lidstaten maar liefst 50 mld. moet worden ingepompt, om voornamelijk de infrastructuur van zwakke lidstaten te financieren. Dat blijkt ook wel uit het feit dat alvast 10 mld. hiervan vaststaat voor de cohesiefondsen. Hoeveel geld wordt van Nederland verwacht voor dat fonds? Voor welke landen is dit geld bedoeld? Klopt het dat de hardwerkende Nederlander straks moet gaan betalen voor wegen in landen die er eigenlijk een potje van hebben gemaakt? De PVV past ervoor dat er weer een bak met geld wordt overgemaakt naar Brussel, in de bodemloze put van zwakke EU-landen. Wij willen van de minister weten wat zij gaat doen tegen dit krankzinnige plan.

Nog zo'n hobbyprojectje is EGNOS en Galileo. Dat gaat ook gewoon door, terwijl al lang en breed duidelijk is dat dit Europese satellietnavigatiesysteem inferieur is aan het Amerikaanse, het Russische en het Chinese. De kans dat op EGNOS en Galileo gebaseerde toepassingen een doorslaggevende bijdrage zullen leveren aan het scheppen van hoogwaardige arbeidsplaatsen is nihil. Desondanks blijft Nederland dit project steunen. Kan de minister aangeven hoeveel geld Nederland reeds aan dit zinloze project heeft besteed? Hoeveel geld is zij van plan om hier nog aan te besteden?

Dat was mijn korte inbreng. Ik hoop dat de minister er uitgebreid op kan antwoorden.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Dank voor de toezending van de stukken. Ik zal me concentreren op het stuk over de liberalisering van het openbaar vervoer. De minister laat zich daarin weer zien van haar kant van goeroe in de marktwerking. Zo kennen wij haar ook. Als het maar marktwerking is, dan is het goed. Als je de stukken leest, moet daar verder ook alle informatie aan ondergeschikt worden gemaakt. Dat blijkt alleen al uit het feit dat er gewoon ongeclausuleerd wordt gezegd: marktwerking leidt tot stijgende efficiëntie. De vorige investering in Amsterdam had een efficiëntie-opbrengst van 20 mln. Daar was geen markt voor nodig en geen aanbesteding. Dat is gewoon gehaald door een goede investering, en dat wordt door allerlei rapporten bevestigd. Ik zal de laatste zijn die zegt dat marktwerking verkeerd is, maar om zo eenzijdig alleen dat te belichten, lijkt mij niet de juiste weg, ook omdat een meerderheid van de Kamer inmiddels het beleid van de minister niet meer steunt. Graag hoor ik daar een reactie op.

In mijn tweede punt slaat het marktfetisjisme van de minister eveneens door. De minister zegt: het gaat goed met de marktwerking in het regionaal openbaar vervoer. Dan lees je in de laatste zin wat goed gaat: de werkende biedersmarkt. Het ging nu echter juist om de vraag of consumenten kunnen kiezen, ja of nee, en het grote probleem is natuurlijk dat consumenten niet kunnen kiezen, maar worden opgesloten in een concessie van tien jaar. Wij hebben daar evenals andere partijen meerdere malen aandacht voor gevraagd. Het zou prettig zijn als de minister verder wilde denken dan alleen maar: er is een concessie voor tien jaar verleend en daarom is het goed. Hoe valt ervoor te zorgen dat we elke keer scherp

krijgen dat de belangen van de consument zo goed mogelijk bediend worden? Daarover lezen wij niets in dit stuk. Wij zullen daarover met elkaar gaan praten, ook als we het komende maand over de ov-autoriteit zullen hebben. Als wij echter toch een verslag naar Europa toe sturen, zou het de minister sieren als zij daar ook wat kritische kanttekeningen bij zou zetten. De vraag blijft vervolgens ook of er echt een werkende biedersmarkt is. Volgens de laatste rapportage van het ministerie over de laatste twaalf aanbestedingen in Nederland hebben er in zeven gevallen maar één of twee partijen meegedaan. Dat noem ik geen werkende biedersmarkt. Het is een vrij onvolkomen markt, waarin partijen alleen maar op zoek zijn naar wat cherry picking en het voor de rest aan anderen overlaten.

Het derde punt is iets wat ik mis in de rapportage. De heer De Jong heeft er ook aan gerefereerd. De minister heeft ook zelf vraagtekens gezet bij de positionering van ProRail. Daar is het laatste woord nog niet over gezegd, maar nogmaals: de minister doet hier verslag van de stand van zaken in Nederland. Ze heeft zelf gezegd: bij mijn aantreden heb ik de wenkbrauwen gefronst over de positionering van ProRail. De vraag is waarom dat niet ook in deze brief aan Europa is doorgegeven. Het zou toch prettig zijn als andere Europese landen leren van de ervaringen en met name de fouten die ook door partijgenoten van deze minister ronduit zijn toegegeven.

Over de spoorregulator van de EU denkt de Raad van Ministers anders dan het Europees Parlement, begreep ik. Terwijl het EP er een sterke behoefte aan heeft dat er een spoorregulator komt vanuit Europa, heeft de Raad van Ministers afstand genomen van het idee. Wij steunen die positie. Het lijkt ons vele bruggen te ver.

Tot slot is de voorliggende brief in ieder geval op één punt achterhaald. Er is geen Kamermeerderheid meer voor de verplichte aanbesteding van het ov in de grote steden. Is de minister bereid om een briefje te sturen naar Brussel om de Europese Commissie mede te delen dat de meerderheid voor dat beleid aan de Kamer is ontvallen en dat er inmiddels initiatiefwetgeving voorligt om dat besluit terug te draaien? We hopen die wetgeving voor de zomer af te ronden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Sinds het kabinet gevallen is, heb ik de minister en de staatssecretaris niet meer in een debat gesproken. Ik hoop dat ze de harde val van het kabinet inmiddels te boven zijn gekomen. De bewindspersonen zullen heel erg gebaald hebben van de val van het kabinet. Ik hoop dat ze dat een beetje hebben kunnen verwerken, al moet ik natuurlijk ook concluderen dat deze bewindspersonen niet alles leuk leek wat tot het werk van een bewindspersoon behoort. Zo was bijvoorbeeld de Transportraad volgens mij niet iets waar zij graag naartoe gingen. Het kan dus ook zijn dat de val van het kabinet voor deze bewindspersonen zelfs een opluchting is. Wellicht kunnen ze daar zelf nader op ingaan.

Bij het vorige algemeen overleg over de Transportraad kon de minister geen antwoord geven op de vragen van de SP-fractie over de passagiersrechten in de luchtvaart. Mogelijk komt dat onderwerp aan de orde tijdens de Transportraad, dus ik doe hierbij nogmaals een poging om een antwoord te krijgen op mijn vragen. Het kabinet zegt voorstander te zijn van een eenduidige interpretatie, toepassing en handhaving van de huidige Europese wetgeving op het gebied van passagiersrechten, maar de praktijk is natuurlijk heel anders. Passagiers krijgen geen compensatie, tenzij ze een lange juridische strijd aangaan met de luchtvaartmaatschappijen. Wat gaat de staatssecretaris doen om de gedupeerde passagiers te helpen? Wat is de inzet in Europa en hoe staan andere lidstaten hierin? De minister heeft ons de antwoorden toegestuurd op de vragen van de Europese Commissie ten aanzien van de liberalisering van het spoor. De heer De Jong merkte terecht op dat het toch wel heel vreemd is dat ze

tegenwoordig zelfs enquêtes opsturen. Ze weten echt helemaal niet meer waar het over gaat en moeten zich informeren door middel van enquêtes. Ons valt in de antwoorden op dat de minister toch weer erg positief is over de regionale spoorlijnen, terwijl aan het verpatsen van spoorlijnen ook veel nadelen zitten. Ik noem de aantasting van het hoofdrailnet, de beroerde financiële situatie van veel van de betrokken bedrijven – Syntus is recentelijk in het nieuws geweest – alle nadelige gevolgen van de beroerde financiële situatie, maar ook het feit dat lokale overheden potten vol geld in die bedrijven stoppen, want anders komen ze niet uit. Kortom, enige nuance is op z'n plaats, maar die mis ik in de antwoorden. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister, want blijkbaar zijn de bureaucraten in Brussel de verbinding met de werkelijkheid helemaal kwijt. Ze moeten zich laten informeren door enquêtes. Als de enquêteformulieren dan niet juist en volledig worden ingevuld, weten ze in Brussel nog steeds niet wat er in werkelijkheid aan de hand is.

De minister verzuimt het, in Brussel kennis te geven van de aangenomen motie-Bashir (21 501-33, nr. 324), waarin overduidelijk staat dat de Kamer geen verdergaande marktwerking op het spoor wil. Die motie heb ik op 9 juni ingediend. Het zou goed zijn als Brussel eens wakker geschud werd en op de standpunten van het Nederlandse volk en het Nederlandse parlement werd gewezen. In die zin ondersteun ik het verzoek van collega Monasch om een brief naar Brussel te sturen waarin een en ander wordt genuanceerd.

De SP-fractie is een warm voorstander van het Blue Belt-project ter promotie van short sea shipping. We zijn ook benieuwd naar de resultaten daarvan. Verder zijn we verheugd dat de minister inzet op een Europese maritieme ruimte zonder grenzen, waardoor vrachtovervoer per schip aantrekkelijker zal worden. We zijn benieuwd in hoeverre hierin verdere samenwerking tussen de Europese havens wordt meegenomen.

De **voorzitter**: De bewindslieden willen graag een paar minuten de tijd voor overleg. Ik schors de vergadering voor een paar minuten en daarna gaan we luisteren naar het antwoord van de bewindslieden. Twee interrupties per Kamerlid lijken mij voldoende.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal even de volgorde van mijn beantwoording aangeven. Ik behandel eerst de onderwerpen die 7 juni op de agenda staan, namelijk de Connecting Europe Facility, Galileo, havenstaatcontrole, de vlaggenstaatrichtlijn en het Blue Belt-project. De staatssecretaris zal op de luchtvaart ingaan. Daarna zal ik de onderwerpen behandelen die nu niet op de agenda staan van de Europese Raad van Ministers, de geluidsbeperkende maatregelen rond het spoor, de liberalisering van het spoor en de discussie over autowrakken en RDW.

Ik begin met de Connecting Europe Facility. Die is er in essentie voor bedoeld om binnen Europa de infrastructures op een goede manier met elkaar te verbinden. Men kan het beeld hebben dat men daarmee andere landen financiert en wegen, waterwegen of spoorwegen aanlegt bij anderen en niet bij onszelf. Wij hebben er echter vanwege onze internationale export veel belang bij dat de corridors in Europa goed zijn. Daarom kijken wij bij de Connecting Europe Facility intensief mee. Naast geld voor ons eigen land moet er juist voor de corridors die voor ons van belang zijn, geld beschikbaar zijn. Wat valt daar allemaal onder? Wat doe ik met comodaliteit en met de binnenvaart? Wij gaan uit van het principe van comodaliteit, niet gedwongen, maar wel gestimuleerd. We zijn dus ook voorstander van een multimodaal trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), waarin al die modaliteiten een rol te vervullen hebben. De binnenvaart speelt daarin voor ons een belangrijke rol. Ik breng dat elke keer weer in als we overleg over het TEN-T hebben. Wij hebben immers veel vaarwegen en wij doen het relatief goed in de binnenvaart. Ik

merk dat andere landen, bijvoorbeeld Roemenië, echt geïnteresseerd zijn in wat wij op dat vlak doen en zich afvragen of wij hen daar een beetje in kunnen helpen. Andere landen willen dat vaak ook, maar hebben vaak een veel slechter of helemaal niet onderhouden vaarwegennetwerk. Dat betekent dat er nog wel het een en ander te doen is. Het is voor ons van belang dat dit ook in de andere landen goed gebeurt. Daar kan onze binnenvaart ook weer verder mee komen. We hebben de binnenvaart als prominente sector opgenomen in de ontwerp-TEN-T-verordening, gericht op een binnenvaartnetwerk van hoge kwaliteit – in principe van klasse vier – met ruime mogelijkheden tot overslag naar weg en spoor.

Het uitgebreide netwerk valt samen met het kernnetwerk, zodat vrijwel alle investeringen voor vaarwegen in aanmerking komen voor subsidie. Dat is ook goed nieuws. Dat is dus ook zichtbaar in de projectenlijst bij de CEF-verordening, waar veel vaar- en sluisverbeteringen zijn opgenomen. Voor Nederland geldt dat onder andere voor Rijn en Maas. Verder zijn er ook mogelijkheden om innovatieve of milieuvriendelijke voorzieningen zoals LNG-terminals in binnenhavens te subsidiëren. Tot slot is er een ferme ondersteuning voor het toepassen van River Information Services (RIS) voor de binnenvaart, met bijdragen tot 50%, waarmee efficiëntie en veiligheid zijn gediend. We zetten dus zowel op de multimodaliteit in als specifiek op de binnenvaart.

Er is gevraagd of de project bonds ten laste zouden gaan van de CEF-bijdrage of van de cohesie. Het gaat ten laste van het oude, nog bestaande budget, dat FPS 2007–2014 heet. Deels gaat het om geld uit het TEN-T-budget dat eerder bestemd was voor de zogenaamde leningen-garantie-instrumenten voor TEN-T-projecten. Wij zijn ook bezig om daarvoor projecten op Nederlandse bodem aan te geven. Te denken valt aan de Zeetoeegang IJmond en dergelijke. Ook daarin probeert Nederland te profiteren van de budgetten die naar dat soort projecten gaan.

De PVV heeft daar meer specifiek naar gevraagd. Hoeveel geld mag Nederland uit deze faciliteit verwachten en voor welk soort projecten wordt dat ingezet? De precieze omvang van de CEF wordt pas over ongeveer een half jaar bekend. Naar verwachting zal die lager liggen dan de 40 mld. die nu wordt voorgesteld. CEF is nu flink opgehoogd door de Commissaris, maar zal denk ik ook weer omlaag gaan in de komende periode, zeker gezien de algemene discussies die we hebben dat we de budgetten in Europa niet al te zeer moeten laten groeien. Wij zien er als vakministers dan ook streng op toe dat onze eigen budgetten niet al te zeer groeien. Als Nederland het even goed blijft doen als in de afgelopen periode, dan zou ca. 5% voor Nederlandse projecten kunnen zijn. Dat is in de orde van 1 mld. over zeven jaar. Ik noemde net al even de zeesluis IJmuiden, diverse andere sluisen, verbetering van de binnenvaartroutes op Maas en Rijn, verbetering van de spoorverbindingen naar Duitsland en de invoering van intelligente transportsystemen zoals European Rail Traffic Management System (ERTMS), waar we binnenkort ook over zullen praten. Dat zijn onderdelen die daar ook voor in aanmerking kunnen komen.

Dan wilde ik overgaan naar Galileo.

De heer **De Jong** (PVV): De minister zegt dat het nog wel even kan duren voordat wij weten hoe het pakket er precies zal uitzien, of het nu 40 mld. gaat worden of een stuk minder. Ik ga er toch van uit dat de minister een maximumbedrag in haar hoofd heeft en dat zij denkt: ik ga niet meer dan zus en zoveel betalen. Als het aan de PVV ligt, gaat daar helemaal geen geld naartoe, want wij willen dat het geld wordt besteed aan Nederlandse infrastructuur in Nederland. Zeker in een economisch moeilijke tijd moet je elke euro weloverwogen uitgeven. Heeft de minister een maximumbedrag bedacht?

Ik had een tweede vraag gesteld, namelijk om welke specifieke landen het nu eigenlijk gaat. Ik kan mij namelijk voorstellen dat je als minister een

afweging maakt, op basis van het bekende totaalbeeld, en dat je daarin meeneemt welke landen het betreft. Zijn het landen zoals Spanje, Griekenland en andere, of moeten we meer aan Oost-Europa denken? Oost-Europa heeft immers veel kritiek, als ik de brieven mag geloven, op het hele cohesiefonds. Hoe zit dat precies in elkaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor een paar vragen. Een was of ik weet waar ik op inzet voor het totaalplaatje. Ik doe de onderhandelingen niet waarin het om het totale Nederlandse plaatje gaat, maar we hebben natuurlijk afspraken liggen met de minister van Financiën over waarop ingezet zal worden, hoe groot de bijdrage is aan cohesie en landbouw, welke onderdelen dan weer voor innovatie zijn en welke voor andere thema's. Ik weet wat onze inzet is, maar ik kan en wil hier geen onderhandelingsinzet bekendmaken. Als dat al zou gebeuren, zou dat volgens mij betrouwbaar aan de orde moeten zijn bij de commissie van Financiën. Ik probeer wel te schetsen dat het door de Commissie gevraagde bedrag van 40 mld. waarschijnlijk niet echt realistisch is.

Kun je je infrabudgetten alleen in Nederland inzetten? Dit gaat niet ten laste van het infrafonds. Ik acht het van belang om dat te weten. Dit is meer wat Nederland in Europa investeert en de vraag is wat je er dan voor terugkrijgt. Als je een bedrag niet volledig in eigen land investeert, maar in andere landen, krijg je daar dan iets voor terug? Wij zijn heel erg afhankelijk van export. Wij zeggen altijd: we krijgen er meer voor terug dan de euro's die we erin stoppen. Dat moet je dus ook inzichtelijk kunnen maken. Bij ieder bedrag dat je overmaakt naar Brussel, moet je stilstaan bij de vraag wat het meest zinvol is. Wat levert onze staat het meeste op om weer mee te investeren? Bij infrastructuur is dat heel positief voor ons land. Op andere onderdelen is dat misschien minder het geval. Ik zou daar vooral op willen doorgaan.

Tot slot: om welke landen gaat het nu? Er is een kaart van TEN-T, waarop te zien is om welke verbindingen het gaat. Elk land zet natuurlijk in op de verbindingen die voor dat land van belang zijn. Wij zitten heel sterk in dat netwerk. Er zijn tien prioritaire corridors en liefst drie daarvan zijn voor ons van belang. Wij zetten bijvoorbeeld in op een corridor naar Marseille of een corridor naar Polen, Warschau, omdat daar heel veel van onze vrachtauto's naartoe rijden om goederen heen te brengen. Dat komt allemaal aan in de havens en wij brengen het dan naar het achterland. Wij hebben een goede en sterke positie in dat netwerk en ik ben heel blij met de eerste aanzet van de Commissie om dat vorm te geven.

De heer **De Jong** (PVV): De minister past goed op de centjes bij infrastructuurprojecten in Nederland. Dat is heel begrijpelijk, want wij leven in een economisch moeilijke tijd. Als er een beslissing moet worden genomen over een project van een paar honderd miljoen – moeten wij het wel doen of moeten wij het niet doen? – ligt dat politiek vaak heel gevoelig, in de regio's en in het land. Aan de andere kant zie je dan dat er wellicht een miljard naar Europa gaat vanuit het ministerie, om verbindingen te verbeteren met bijvoorbeeld Marseille. Volgens mij gaat het in Frankrijk niet zo slecht met de investeringen in wegen. De minister zou kunnen stellen dat zij wil weten welke landen het geld gaan gebruiken. Dan kan zij tegen die landen zeggen dat zij een bepaald bedrag sowieso zelf in hun wegen zouden moeten investeren. Of zijn er landen waarvan de minister zegt dat zij daarin absoluut niet geïnvesteerd wil zien? Nogmaals, de PVV wil niet dat het geld naar Europa gaat. De PVV wil dat de minister zegt dat de desbetreffende landen het vooral zelf moeten doen. Ik kan mij wel voorstellen dat de minister heeft overwogen welke landen er wel of geen gebruik van zouden kunnen maken. In welke landen wil de minister niet investeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Laat ik het heel helder zeggen. Het geld komt niet van mijn ministerie. Ik stuur dat niet naar Brussel. Het komt uit de grote pot die wij vanuit het Rijk naar Brussel overmaken. Bij de Marseilleroute gaat het bijvoorbeeld om de binnenvaart. Wij kunnen heel goed onze eigen vaarwegen onderhouden, maar als het bij de grens ophoudt, valt er voor onze binnenvaart weinig zaken te doen, want dan kan men gewoon niet verder. Het is dus voor ons van belang dat de vaarroutes goed zijn. Daarom zetten wij in op die corridors. Hetzelfde geldt voor de routes naar Polen. Daarbij gaat het om wegroutes, vaarroutes en het spoor. Het is voor ons land van belang om juist daarin te investeren, zodat onze handel daarbij kan gedijen.

Landen waar corridors worden aangelegd en die subsidie krijgen van Europa, zullen daaraan altijd ook zelf moeten meebetalen. Als er een verdieping plaatsvindt, hebben wij er zelf baat bij, want dan kunnen wij onze eigen verdieping daar ook mede mee financieren. Frankrijk heeft er baat bij. Maar wij zullen allemaal ook zelf bijdragen om de corridors te realiseren. Een land moet ook zelf betalen en krijgt de middelen niet zomaar cadeau. Als je iets op een andere plek doet dan in je eigen land, kan dat misschien wel eens gunstiger zijn dan dat je alles alleen maar in eigen land doet.

Dan kom ik nu op de vraag waar ik niet in wil investeren. Wij hebben veel debatten gevoerd in de ministerraad over de vraag of je kiest voor een kernnetwerk met een aantal corridors, waar Nederland voorstander van is, of dat je kiest voor versplintering van het budget, zodat ieder land zijn eigen wegen kan aanleggen. Wij waren niet voor dat laatste. Een aantal andere landen, die heel veel achterstallige infrastructurele werken hebben, waren daar wel voor, vanuit de gedachte dat zij dan hun eigen boel een beetje op orde zouden kunnen brengen. Wij hebben daar altijd tegen gepleit en gelukkig is dat er ook niet uitgekomen. De Commissie heeft voor het kernnetwerk gekozen, waardoor het ook echt om Europese verbindingen gaat, en niet om een pot met geld die wordt verdeeld om ieders achterstand op te lossen.

De heer **De Jong** (PVV): Waar het mij om gaat is dat de minister aan het begin, bij het opstellen van de begroting, langs de minister van Financiën moet om te vragen hoeveel geld zij over heeft voor haar nationale projecten. Natuurlijk ga je altijd langs Financiën en natuurlijk is het Financiën dat regelt hoeveel geld er naar Europa gaat. Dat is altijd zo. Als Financiën een miljard aan Europa uitgeeft, heeft dat wel degelijk effect op budgetten die eventueel beschikbaar zijn voor projecten in Nederland. Dat is mijn punt en daarop hebben wij kritiek. Er wordt een keuze gemaakt voor Europa, terwijl ook Financiën het geld zou kunnen inzetten voor wegen hier in Nederland.

De minister geeft aan dat het voor ons belangrijk is dat er wordt geïnvesteerd in vaarwegen voor de verbinding. Maar het belangrijkste is dat die vaarwegen goed zijn, en niet dat wij investeren in die vaarwegen. Die vaarwegen moeten goed zijn, want dat is goed voor onze handel. Ik zou mij dan kunnen voorstellen, in plaats van er een smak geld tegenaan te gooien, dat Nederland tegen de Fransen zegt: het is ook voor jullie heel belangrijk dat er goede vaarwegen zijn. De handel betaalt ook belasting aan jullie. Handel levert geld op, maar zorgt er ook voor dat Frankrijk inkomsten krijgt. De Fransen moeten dus met dat geld hun vaarwegen goed voor elkaar hebben, zonder dat Nederland daar nog zelf geld tegenaan moet gooien. Is de minister bereid om dat signaal in Europa naar voren te brengen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er is een politiek verschil van inzicht aan de orde over de rol van Europa. Natuurlijk, als ik budget beschikbaar stel voor Europa, kan daar geen gebruik van worden gemaakt voor nationale projecten. Ik heb al een paar keer gezegd dat ik

geloof dat Nederland er uiteindelijk heel veel baat bij heeft om investeringen in Europa te doen, die voor ons uiteindelijk iets opleveren. In mijn afweging is die bijdrage zinvol, efficiënt en doelmatig.

De heer De Jong vroeg mij ook of ik niet gewoon kon zeggen dat andere landen hun boel op orde moeten houden. Zij hebben, net als wij, te maken met financiële krapte. Wij doen ook niet alles wat wij zouden willen. Elk land stelt prioriteiten die voor dat land het meest efficiënt of effectief zijn of die politiek gezien het beste liggen. Dat gebeurt ook wel eens. Dat hoeven niet altijd de prioriteiten te zijn die vanuit het oogpunt van de Europese verbindingen het beste zijn. Ik zeg ook altijd tegen Duitsland: kom nu snel met dat derde spoor. Daarvoor moeten dan wel net de financiën beschikbaar zijn en het moet ook politiek lukken. Het is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Daarom ben ik blij dat er een Europese faciliteit is waarmee dit soort projecten kan worden gestimuleerd en gefaciliteerd, waardoor ze wel worden uitgevoerd, omdat er wat subsidie is. Subsidie kan dus ook het vliegwiel zijn om de eigen nationale bijdrage te regelen. Over de rol van Europa zullen wij het nog maandenlang hebben.

De fractie van de PVV heeft vragen gesteld over Galileo. Men vindt het geldverslindend en men vindt dat wij niet kunnen concurreren met Amerika en China. Welnu, het Galileo-systeem doet zeker niet onder voor de systemen van Amerika en China. Sterker, er worden hogere technische eisen aan gesteld dan aan de Amerikaanse en Chinese systemen. Ik vind het belangrijk dat wij onafhankelijk zijn en dat wij niet afhankelijk zijn van de gps-systemen van Amerika of anderen. Het levert ook voordelen op. Wij doen het niet alleen uit veiligheidsoverwegingen, maar bijvoorbeeld ook om ervoor te zorgen dat het verkeer goed van A naar B kan, via gps of andere systemen waarbij je plaatsbepaling nodig hebt. Het is dus ook een service voor tijd- en plaatsbepaling die wij in Europa heel goed kunnen gebruiken. Het zou heel jammer zijn om afhankelijk te worden van anderen, die wel eens zouden kunnen zeggen: ik zet het systeem even uit voor Europa, want ik heb het nu even zelf nodig. Amerika heeft dat in het verleden een keer gedaan. Vervolgens zitten wij dan in een soort zwart gat. Naar het idee van de heer De Jong zou Nederland als land volledig zelfstandig kunnen zijn. Dan ben ik in ieder geval blij dat Europa op dat vlak zelfstandig is en dat wij niet helemaal internationaal afhankelijk zijn geworden. De afgelopen jaren zijn wij heel kritisch geweest over de besteding van het geld. Het is namelijk allemaal best duur. Het geld wordt als volgt besteed. Er is ongeveer 1,9 mld. beschikbaar voor de bouw. 800 mln. gaat naar de exploitatiekosten. 150 mln. is voor het leveren van de services voor tijd- en plaatsbepaling. Er is 280 mln. voor infrastructuur, dat wil zeggen voor vervanging van satellieten en onderhoud. Er is 110 mln. beschikbaar voor technologische ontwikkeling. Voor de exploitatie is ook 110 mln. begroot. Verder is er nog een bedrag van 100 mln. voor overige kosten. In de Raad zal worden besproken om dit als maximumbedrag op te nemen, zodat verdere stijging van de kosten naar beneden gebracht zal worden in plaats van dat er sprake zal zijn van verdere uitloop.

Dan kom ik nu op de havenstaatcontrole en de richtlijn inzake de verantwoordelijkheden voor de vlaggenstaat. De CDA-fractie heeft het goed gezien, wij hebben inderdaad aangegeven dat er op dat punt nog onduidelijkheid bestaat. In de Raad zal een voortgangsrapportage ter kennisgeving worden voorgelegd. Daarover is geen discussie voorzien. Op een aantal onderdelen zijn de voorstellen van de Commissie voor de gedelegeerde handelingen en de uitvoeringshandelingen nog niet te overzien. Wij vinden dat er eerst duidelijkheid moet komen. Zodra die er is, zal ik de Kamer daarover informeren. Dat kan wat mij betreft ook tijdens een volgend algemeen overleg. Het Nederlandse standpunt is in ieder geval dat de bevoegdheid van de lidstaten om aangelegenheden in detail te regelen bij de lidstaten blijft en niet overgaat naar de Commissie. In samenhang daarmee heeft de VVD-fractie gevraagd of wij niet bang zijn

voor overregulering, in de vorm van een Europese kop op internationale wetgeving. Het voorkomen van overregulering is ook voor ons van groot belang. Het ziet ernaar uit dat er eerder minder onderdelen uit het Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) worden omgezet in EU-wetgeving dan andersom. Ik denk dat dit goed is, omdat je dan geen koppen op wetgeving krijgt en het daarmee «lean and mean» houdt. 25 landen hebben inmiddels het MAV geratificeerd, waarvan 6 EU-lidstaten. Wat gebeurt er nu als een schip een haven aandoet in een land dat het MAV nog niet heeft geratificeerd? Dat is nu juist de reden waarom ik de MAV-wetgeving in Europa steun. Ik denk dat die leidt tot een effectieve vlaggen- en havenstaatcontrole. Zodra het verdrag is geratificeerd en de gerelateerde EU-richtlijnen in werking zijn getreden, is zelfs een lidstaat die het Maritiem Arbeidsverdrag niet heeft getekend, hieraan gebonden. Dat komt ten goede aan het level playing field. Het dwingt de landen, ook al hebben zij zelf nog niet geratificeerd, zich wel daarnaar te gedragen.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Ik heb hierover een aanvullende vraag. Het lijkt alsof er minder onderdelen worden omgezet in de Europese richtlijnen dan het hele MAV. Hoe zit het dan met Europese landen die het MAV niet hebben geratificeerd, maar vervolgens wel met de richtlijn worden geconfronteerd, en andere EU-landen die wel hebben geratificeerd? Is het dan mogelijk dat er twee verschillende regimes gaan gelden omdat niet alles onder de richtlijn valt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De richtlijn geldt; daar moet je aan voldoen. Wat wij wilden voorkomen, is dat wij er dingen bovenop zouden gaan zetten. Een heleboel dingen die er onderdeel van uitmaken, waren al meegenomen in andere verdragen. Wij hebben geprobeerd het «lean and mean» te houden.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Ik bedoel het andersom. Sommige staten zijn juist aan minder bepalingen gehouden, omdat zij alleen aan de richtlijn moeten voldoen en niet aan het hele MAV. Kunnen er dan verschillende regimes bestaan in verschillende lidstaten? Voorziet u op dat punt problemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb begrepen dat alle verplichte onderdelen van het MAV worden vastgelegd in de Europese wetgeving. In het MAV zitten ook richtsnoeren die niet verplicht zijn. Daarin kan men een keuze maken.

Dan kom ik nu op het Blue Belt-project. Uit de evaluatie van het proefproject blijkt dat het met SafeSeaNet mogelijk is om acute en tijdige informatie aan de douaneautoriteiten te leveren. Daarmee kan ook de douane een besluit nemen of er moet worden overgegaan tot inspectie of niet. Wij wachten ook nog op aanpassing van douaneprocedures, om de lastenverlichting verder te kunnen doorvoeren. Ik zal in de Transportraad ervoor zorgen dat er een vervolg komt op het proefproject en dat er een roadmap wordt opgesteld, zodat er voortgang zal worden geboekt in wat wij belangrijk vinden, namelijk die lastenverlichting.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hierover is ook gesproken tijdens het algemeen overleg over zeehavens en zeescheepvaart. De minister gaf toen aan dat bij een pilot bleek dat zich problemen voordeden bij de samenwerking tussen de douaneautoriteiten. Herkent de minister dit in de evaluatie en komt dat nog terug? Ik heb het idee dat het daarna op dit punt wat stil is geworden. Ik hoor de minister er nu ook niet over en dat bevreemdt mij een beetje.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Uit de evaluatie blijkt dat er inderdaad problemen zijn met de samenwerking tussen de

douaneautoriteiten. Het is wel mogelijk om accurate en tijdige informatie te krijgen, maar op het punt van de douaneprocedures doen zich wel problemen voor. Ik vind dat dit ook onder de samenwerking valt. Daarom zei ik zojuist dat ik die procedures verder aangepast wil hebben. Ik zal daarop aandringen.

Ik ga nu over naar de geluidsbeperkende maatregelen op het spoor. Op de luchtvaartonderwerpen na hebben wij daarmee de agenda van 7 juni doorlopen. Ik overleg regelmatig met mijn collega Ramsauer. Ik zal druk blijven uitoefenen op Duitsland. Per december 2012 introduceert Duitsland een bonusregeling voor wagoneigenaren om de ombouw naar stiller materieel te bevorderen. Die wordt gefinancierd uit een hogere gebruiksvergoeding. Wij hebben daarvoor al een bonusregeling. Wij bezien zelfs of het nuttig of noodzakelijk is om een malusregeling in te voeren. Wij zetten in op het ontwikkelen van een met de ons omringende landen afgestemde aanpak. Het is niet gelukt om het in Europees verband verplicht te stellen. Ik noem de Rotterdam-Genua-corridor. Daar zijn Duitsland, Zwitserland, Italië en België bij betrokken. Het gaat erom dat wij allemaal min of meer dezelfde eisen hanteren. Op Europees niveau zullen wij samen met Duitsland blijven pleiten voor een versnelling van de toelatingsprocedure van stille kunststof LL-remblokken. Op termijn dient Europees geregeld te worden dat alle wagons, inclusief de bestaande, stil zijn. Er wordt heel veel overlast door veroorzaakt en dat leidt in bijna elk land tot grote protesten van de bevolking. Het lijkt mij dat daar op een gegeven moment voldoende steun voor moet zijn.

Wat de liberalisering van het spoor betreft heb ik de vorige keer aan de Kamer beloofd om een enquête op te sturen, naar aanleiding van een vraag van de heer Bashir, zodat de Kamer inzicht krijgt in de antwoorden die wij daarop hebben gegeven. De PVV, de PvdA en de SP vragen mij nu naar dit liberaliseringsdossier en of ik stelling neem tegenover de Europese Commissie. Mijn inzet is genuanceerd, dat wil zeggen niet alleen maar «hoezee» voor de marktwerking, zoals door sommigen is geschetst. Ik heb zowel in de Kamerbrief van 4 april als in de ingevulde enquêtes aangegeven dat Nederland op dit moment een onderhandse gunning van het spoor doet en dat wij dit voorlopig ook zo willen houden. Op zichzelf genomen zijn wij wel voorstander van marktwerking, als dat leidt tot efficiëncyverbetering of tot verbetering van het product dat aan de klant wordt geleverd. Ik houd ook vast aan de huidige spoorordering. Men kan dus niet het beeld schetsen dat ik het volledig aan de markt overlaat. Tegelijkertijd geef ik aan dat er ook positieve elementen zitten in marktwerking.

Vervolgens is er meer specifiek gevraagd of ik de EU erover wil informeren dat een Kamermeerderheid voor aanbesteding is komen te vervallen. Ik denk dat eerst de behandeling van het wetsvoorstel en de stemming daarover moeten plaatsvinden. Los daarvan betreft de enquête alleen het spoor en helemaal niet het openbaar vervoer. Daar speelt een en ander geen rol, omdat wij voor het spoor met elkaar hebben afgesproken om tot onderhandse gunning over te gaan. Ook de heer Bashir heeft mij gevraagd om genuanceerd te zijn over de marktwerking. Hij heeft ook gevraagd naar de Kamerbreed aangenomen motie. Ik heb al gezegd dat ik namens het Rijk een genuanceerd standpunt heb ingenomen, ook wat betreft de extra marktwerking op het spoor. Daarom doen wij nu in het kader van HSA-HRN onderzoek naar verdere decentralisatie. De Kamer heeft aangegeven dat zij daar toch wat verdeeld over is. Een deel van de Kamer zegt: niet verder decentraliseren. Een ander deel zegt juist: verder decentraliseren. Dat is de reden voor dat onderzoek. Uiteindelijk zullen wij de komende periode zien wat daar inhoudelijk uitkomt en in welke richting de Kamer zal doorslaan, namelijk meer of minder decentraliseren dan ik heb voorgesteld. De nuances heb ik aangegeven. De Kamer is verdeeld over dit onderwerp. Bij de definitieve stemming zal uiteindelijk blijken wat de doorslag geeft.

Er is gevraagd of er wel een werkelijke biedermarkt is voor ov. Er zijn nieuwe toetreders en daar moet altijd aandacht voor zijn. Naast financiële overwegingen spelen bij aanbesteding ook kwalitatieve overwegingen een rol, zoals frequentie, prijs of de zitplaatskans.

Waarom is de positionering van ProRail niet opgenomen? Welnu, dat is om dezelfde reden als waarom ik zojuist niets heb gezegd over de aanbesteding, namelijk dat de enquête de ordening rond de spoorwegmaatschappijen en de vervoerders betreft en niet de infrastructuurbeheerders. De ordening of het functioneren van ProRail was voor deze enquête niet erg relevant. Ik zal de Kamer op zeer korte termijn een brief sturen waarin ik inga op dit orderingsvraagstuk, naar aanleiding van de discussie over het rapport van de Commissie-Kuiken. Ik denk dat de Kamer daarna een discussie moet voeren over wat zij wil, of zij een en ander zo wil laten of dat zij het wil veranderen, om daarna een Europees standpunt te kunnen aangeven richting de Europese Commissie. Het is niet opgenomen en er wordt op dit moment niet over gesproken, omdat men expliciet vroeg naar de ordening rond spoorwegmaatschappijen en vervoerders en niet naar infrastructuurbeheerders.

Daarmee ben ik ingegaan op de liberalisering van het spoor. Ik heb een genuanceerd geluid laten horen over marktwerking op het spoor. Wat betreft een aantal onderwerpen weet ik dat een deel van de Kamer afstand neemt van liberalisering, terwijl een ander deel van de Kamer naar meer liberalisering toe wil. In de komende periode zal blijken, ook naar aanleiding van voorstellen die mijnerzijds gedaan worden, naar welke kant de slinger doorslaat.

Het allerlaatste onderwerp betreft de autowrakken. Gevraagd is hoe andere lidstaten hebben gereageerd op de verordening en hoe ik moet omgaan met de import- en herregistratieverordening. De behandeling van het voorstel is nog niet begonnen, dus wij kunnen ook nog niet zien hoe andere landen ernaar kijken. Misschien dat wij dit bij het volgende algemeen overleg weten. De Nederlandse inzet zal in ieder geval zijn om de verordening nog aan te passen, omdat wij het belangrijk vinden om dat te doen. Volgens het voorstel zijn controles en weigering van inschrijving onder voorwaarde mogelijk. De Nederlandse inzet zal in ieder geval zijn om de huidige praktijk te handhaven. Dit betekent dat er een eenvoudige procedure moet zijn en dat het weigeren van een inschrijving of het plaatsen van een Wachten op Keuren-signaal mogelijk is indien daartoe reden is. De CDA-fractie vroeg daarnaar, maar ik weet dat in het verleden de heer Van Bommel van de PVV-fractie er ook naar gevraagd heeft. Wij vinden het nog steeds belangrijk om dit te kunnen doen en zullen daarop blijven inzetten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er zijn inderdaad een aantal debatten over gevoerd en er zijn een aantal moties over aangenomen. Ik heb er alle vertrouwen in dat de minister nog even naar die moties kijkt voordat zij haar inzet te berde brengt. Je kunt ook de vraag stellen of het echt nodig is om deze route te gaan. Je kunt ook stellen dat Nederland het behoorlijk redt. Zijn er per saldo voordelen aan deze inzet vanuit Europa?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar kom ik in tweede termijn op terug.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders van de verschillende fracties voor hun inbreng. Er zijn drie onderwerpen aangekaart waar ik op zal ingaan: de geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen, ETS en de passagiersrechten. Het lijkt mij het meest praktisch om in dezelfde volgorde op deze drie onderwerpen in te gaan. Wat de geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen betreft vroeg mevrouw De Caluwé of zij goed heeft begrepen dat het alleen maar om de procedures ging. Welnu, dat heeft zij goed begrepen. Daarmee heb ik

eigenlijk ook antwoord gegeven op de vraag van de heer De Rouwe wat de Franse Senaat en de Bundestag in Duitsland hebben gedaan. Hebben zij ook grote vraagtekens geplaatst bij een al te stevig ingrijpen van Europa wat betreft geluid in relatie tot de luchtvaart? Dat klopt. Veel landen hebben dat gedaan, ook Nederland. De Kamer zelf heeft daartoe aangespoord. Dit heeft ertoe geleid dat het uiteindelijke voorstel zeer beperkt van omvang is. De procedures worden nadrukkelijk in de gaten gehouden, maar er zullen geen harde conclusies aan verbonden worden. Dat zal ook de heer De Jong geruststellen. De keerzijde is dat wij dit natuurlijk wel doen om ervoor te zorgen dat er een gelijk speelveld komt binnen Europa. Daar heeft ook Nederland belang bij. Tegelijkertijd willen wij op eigen grondgebied wel aan de bal blijven. Er is dus sprake van een zekere spanning. Wat er nu gebeurt is ook in het belang van Nederland, omdat de Europese Commissie de ruimte krijgt om vooral de procedures te volgen – wordt er goed met de procedures omgegaan? – zonder dat je het hebt over de normering, waar Europa natuurlijk ook met enige gretigheid naar zou kunnen kijken. Dat is niet meer aan de orde, want het gaat louter om de procedure en niet meer om de andere zaken. Daarmee is volgens mij de zorg van de Kamer weggenomen. De subsidiariteitsdiscussie heeft in meerdere landen gespeeld. Ik denk dat het goed is om hier vast te stellen dat de Commissie naar de verschillende lidstaten heeft geluisterd. Nederland is blij met deze uitkomst.

Dan kom ik nu op ETS, het emissiehandelssysteem, in relatie tot de luchtvaart. De Kamer kent onze inzet van het afgelopen jaar. De Kamer weet ook welke kanttekeningen Nederland in de loop van 2011 naar voren heeft gebracht op de verschillende Europese podia. Zowel de Transportraad als de Milieuraad hebben wij aangegrepen om onze zorg te uiten. Ik zeg nogmaals: wij zijn niet tegen ETS als systeem om tot emissiebeperking te komen, maar wij zijn er wel erg bezorgd over wanneer zich dat alleen beperkt tot Europa, terwijl je in de luchtvaart te maken hebt met een wereldwijd speelveld. Nederland heeft het mondiale aspect ingebracht. Wij hebben er ook voor gewaarschuwd dat dit, op het moment dat het een eenzijdige Europese actie blijft, met name voor Nederland grote gevolgen kan hebben. Eind vorig jaar en begin dit jaar hebben wij dit zien uitmonden in een KiM-onderzoek: De uitkomst daarvan was volstrekt helder. Wat de precieze effecten zijn, is een beetje afhankelijk van de CO₂-prijs, maar dat er effecten zijn, staat buiten kijf. Heel recent is dit door de KLM nog eens naar buiten gebracht. De effecten hebben gevolgen voor zowel de prijs die de passagier moet betalen voor zijn vliegticket als voor de directe en indirecte werkgelegenheid. Die zorgen hebben wij gedeeld. De heer De Rouwe vroeg naar de stand van zaken. Welnu, kort samengevat is dit de stand van zaken. ETS is op 1 januari van dit jaar ingegaan. De gevolgen zijn op dit moment niet groot, omdat iedereen op basis van de referentie rechten heeft gekregen. Het gaat de komende jaren echter wel effecten hebben. Met name vanuit een aantal andere landen zijn er bezwaren geuit. Vorig jaar hebben wij erop gewezen dat die bezwaren naar voren zouden worden gebracht en dat dit consequenties zou kunnen hebben. Inmiddels hebben acht Chinese en twee Indiase luchtvaartmaatschappijen aangegeven dat zij niet willen meewerken aan het Europese ETS-systeem. Dit betekent dat zij de verplichte emissierapporten over 2011 niet gaan indienen. Europa heeft een systeem in de wereld gezet dat moet werken, maar dat kan alleen maar als iedereen rapporteert. Met betrekking tot de genoemde maatschappijen gaat er een probleem ontstaan als zij in hun houding volharden. Europees Commissaris Hedegaard heeft aangegeven dat de desbetreffende landen en maatschappijen tot medio juni de tijd krijgen om aan hun verplichtingen te voldoen. Dat is de concrete stand van zaken op dit punt. Ik weet dat Lufthansa Cargo in Rusland met overvliegtarieven is geconfronteerd, mede als gevolg van de introductie van ETS. Verder hebben wij berichten in de media gelezen dat China een Airbus-order zou

hebben gecancelled of «on hold» zou hebben gezet. Zo zijn er meer signalen, maar echt concreet is alleen het aantal maatschappijen dat op dit moment weigert mee te werken aan de registratieverplichting. De Nederlandse inzet is helder. Wij hebben één- en andermaal zowel tegen Commissaris Kallas als tegen Commissaris Hedegaard gezegd: ga er nu voor zorgen dat er een wereldwijd goed werkend ETS-systeem komt. Wij hebben ook één- en andermaal gewezen op de rol die ICAO hierin zou moeten spelen. Dat heeft er mede toe geleid dat er de afgelopen maanden veel en intensief overleg is geweest binnen ICAO-verband. In de derde week van juni is er een nieuwe councilvergadering van ICAO waarin het onderwerp prominent op de agenda staat. Ik hoop echt dat men daar een oplossing vindt voor de impasse waarin een aantal betrokkenen nu toch dreigt te geraken. Dat is de inzet tot nu toe. Ik kan niets zeggen over de oplossingsrichting. Wellicht kan mevrouw Hedegaard dat in de tweede week van juni in de Milieuraad wel duiden, maar op dit moment behoort dat nog tot de wereld van de onderhandelaars. Op zich is daar niks mis mee. Het zou heel slecht zijn als wij zouden willen gaan roeren in het nest waar die broedende kip op zit. Dat lijkt mij niet verstandig.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorlopig raak ik het beeld van die geklutste eieren niet meer kwijt. Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoorden, maar ik heb nog een vraag over de ICAO. Ik had begrepen dat ICAO had aangekondigd eind van dit jaar met een voorstel te komen. Hoe staat het daarmee? De staatssecretaris zei dat het op de agenda staat in juni. Dat is heel erg goed, maar er zou ook een deadline zijn gesteld voor wanneer ICAO met een concreet voorstel komt. Klopt dat?

Staatssecretaris **Atsma**: Dat klopt. Eind dit jaar komt dit voorstel, maar dan moet je in de loop van het jaar weten waar je uit wilt komen. Vandaar ook die councilvergadering in juni, waarbij een aantal opties op de agenda staan. Het zou goed zijn dat, wanneer ICAO er uitkomt, er ook vanuit Europa wordt meebewogen om de bestaande regeling eventueel aan te passen, omdat je dan wel een breed draagvlak hebt. Als er wereldwijd consensus bestaat over een weg die wel een breed draagvlak heeft, dan hoop en verwacht ik dat Europa, dat immers ook aan tafel zit om mee te onderhandelen, ook die kant opgaat. Wij zullen daar vanuit Nederland ook op aandringen.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Hoe zitten de maatschappijen of landen er binnen ICAO in die zich nu zo hevig verzetten tegen de ETS-maatregel op Europees niveau?

Staatssecretaris **Atsma**: Niet alle landen zitten op dit moment aan tafel. Wij spreken via Europa mee. Onze inzet is volstrekt helder. Ik heb eerder al eens gezegd dat de meningen binnen Europa verdeeld zijn, maar zowel in Frankrijk als in een aantal andere Europese lidstaten is de houding ten opzichte van ETS voor de luchtvaart ietwat genuanceerd. Daar ben ik blij mee. Het gaat niet om het instrument of het middel dat wij inzetten, in dit geval ETS, maar om de vraag of er mondiaal voldoende draagvlak is. Daar moet alle inzet op gericht zijn.

Behalve China hebben Rusland en India zich mordicus tegen verklaard, maar ook vanuit de Verenigde Staten is er veel weerstand tegen dit systeem. Gelet op die vijf grote landen, op de buitengewoon sterke hubfunctie van Schiphol en op de buitengewoon grote intercontinentale functie die KLM vervult als grootste maatschappij op Schiphol, kan dat Nederland onevenredig hard raken. De inzet, ook vanuit het kabinet, is erop gericht te voorkomen dat dit soort effecten op enig moment ontstaan. De minister is vorig jaar in dat kader naar de Russen geweest. Ik heb met de Chinezen en de Amerikanen mogen spreken. Op die manier proberen wij elkaar ervan te overtuigen dat wij wel naar een oplossing

moeten proberen te zoeken, maar dat dat alleen maar gezamenlijk kan. Dat is gelukkig nu ook scherp op de Europese tafel. Dat laat onverlet dat er nog geen oplossing is. In juni komt er misschien wel een oplossingsrichting, die dan later dit jaar geëffectueerd zou kunnen worden. Laten wij het hopen. Het staat ongetwijfeld op de agenda van zowel de Transportraad als de Milieuraad. Ik sluit niet uit dat het vanmiddag in een ander overleg met de Kamer ook aan de orde zal worden gesteld.

De heer Bashir, de heer De Rouwe en mevrouw De Caluwé vroegen naar de passagiersrechten. Heeft het advies van de advocaat-generaal effect? Nee, dat heeft geen effect omdat wij wachten op de definitieve uitspraak. De heer De Rouwe vroeg wanneer die valt te verwachten. Wij hebben geen glazen bol, maar wij schatten in eind dit jaar en niet eerder. Het blijft dus een beetje ongewis. In elk geval is wat nu is gewisseld, wel helder. In het advies wordt duidelijk gemaakt dat de inzet van Europa recht overeind blijft staan. Daar lijkt niet aan getornd te worden. Dat zeg ik heel voorzichtig, want de procedure moet zo zijn beloop kunnen hebben. Het Sturgeon-arrest heeft veel commotie veroorzaakt en zal dat ook blijven doen.

In mijn ogen is wat Nederland doet, veel relevanter, zo zeg ik tegen de heer Bashir. Onze inspectie blijft doorgaan op de ingeslagen weg. Iedereen die vertraging heeft opgelopen, hoort van de inspectie of er kans van slagen is als hij naar de rechter stapt. Onze inspectie geeft iedereen die wordt geconfronteerd met een substantiële vertraging, het advies «u hebt kans van slagen» of «wij adviseren u om goed na te denken voordat u de gang naar de rechter maakt, omdat de kans van slagen niet al te groot is». In 2011 heeft de inspectie bijna 3 000 klachten binnengekregen. Dat is opnieuw een groot aantal. 80% daarvan had betrekking op vertraging. Van die 80% heeft het merendeel een positief advies gekregen van de inspectie in de zin van: u dient naar onze inschatting terecht een claim in. Dat betekent dus wel dat mensen naar de rechter moeten stappen. De Kamer weet hoe het in Nederland op dit moment is georganiseerd. Er zijn organisaties die dat graag doen, ongetwijfeld tegen een zekere vergoeding. Dat scheelt de gedupeerden werk. Dat is op dit moment de stand van zaken, niet meer en niet minder. Wij hopen dat er snel een einde komt aan deze onduidelijke situatie, maar wij kunnen ook geen ijzer met handen breken als de rechter nog geen uitspraak heeft gedaan.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter, ik moet me helaas verexcuseren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank aan de minister en staatssecretaris voor de duidelijke beantwoording. Ik begin bij de staatssecretaris. Toen hij het had over de geluidsgelateerde exploitatiebeperking, kwam de hele tijd het woord «procedure» terug. Het gaat alleen nog maar over de procedures. Wat heeft Europa daarmee van doen? De afzonderlijke parlementen in Europa moeten er bij hun regering immers toch op toezien of procedures goed gevolgd worden? Dat roept de vraag op of, nu dit voorstel helemaal klein is gemaakt, het niet van tafel kan. Ik krijg daarop graag een duidelijke reactie van de staatssecretaris. Als het woord «procedure» keer op keer valt, weet ik namelijk genoeg. Daar zitten wij echt niet op te wachten.

Er waren 3 000 klachten in 2011 over de passagiersrechten in de luchtvaart. Dat zijn allemaal cijfers. Ik vroeg mij even af of die cijfers al naar de Kamer zijn gekomen. Ik heb behoefte aan een overzicht. Misschien heb ik ze gemist in een jaarverslag of wat dan ook. Dat zou best kunnen. Maar wat doen wij nu met hangende zaken? 80% van die 3 000 klachten ligt nu bij een rechter. Kan de staatssecretaris een doorkijkje geven van hoe het daar nu mee staat? Het lijkt nu namelijk kennelijk afgehandeld bij de overheid, maar dat is niet zo voor de mensen die er overlast van hebben.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U had nog een antwoord van mij te goed.

De heer **De Rouwe** (CDA): Inderdaad. Daar wacht ik met smart op, maar ik heb er alle vertrouwen in dat ik daar nu niet nog een keer naar hoef te vragen.

Mevrouw **De Caluwé** (VVD): Voorzitter. Allereerst dank aan de minister en staatssecretaris voor de uitvoerige beantwoording. Ik heb nog drie korte vragen, waarvan twee op het gebied van de Connecting Europe Facility. De minister zei dat de invoering van comodaliteit niet gedwongen zou moeten gebeuren maar gestimuleerd zou moeten worden. Aan welk soort stimuleringsmaatregelen denken zij en Europa? Waar wil de minister op inzetten?

De minister heeft ook nog aangegeven, in beantwoording van vragen, dat zij bij de projecten in het kader van de project bonds bijvoorbeeld denkt aan de Zeetoeegang IJmond. Heeft de minister al een concreet lijstje in haar hoofd om voor te leggen om ervoor te zorgen dat Nederland ook echt participeert in deze project bonds? Ik kan mij overigens voorstellen dat dat lijstje niet gepubliceerd kan worden.

Ik was de staatssecretaris nog één vraag vergeten te stellen over het KiM-rapport over ETS in Nederland. Hebben nog andere landen dergelijke rapporten laten opstellen? Zo ja, wat is de uitkomst daarvan?

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik zit nog steeds met die Connecting Europe Facility. De minister van I en M moet natuurlijk van tevoren naar de minister van Financiën om haar budgetten rond te krijgen voor infrastructurele projecten hier in het land. Er gaat geld naar Europa. Er is in mijn beleving te weinig druk vanuit dit land op dit moment. Het is aan deze minister om tegen de Europese lidstaten te zeggen: luister eens vrienden, wij willen dat die verbindingen goed zijn. Dat is voordelig voor Nederland en voor een land als Frankrijk, maar ondertussen blijven wij geld pompen in landen als Frankrijk en Polen. Daar is de PVV geen voorstander van.

Ik had gehoopt dat wij in het eerste debat na afloop van de gedoogconstructie een minister hadden gezien die lekker fel tegen Europa zou optreden. Dat is helaas niet het geval. Misschien denkt zij vanmiddag toch: misschien heeft de PVV-fractie er toch een beetje gelijk in dat het een beetje bizar is dat wij wel een miljard of meer naar Europa sturen om infrastructurele projecten in andere landen te realiseren, maar dat niet doen voor infrastructurele projecten in Nederland. Maar wij verschillen nu eenmaal politiek van mening op dit vlak.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording. Ik zat net te luisteren naar het interruptiedebatje tussen de minister en de heer De Jong. Het viel mij op dat de minister bij voorbaat al bereid is om projecten in andere landen te financieren. De inzet zou namelijk moeten zijn dat die landen dat zelf doen. Straks gaan de Belgen ook nog zeggen: wij hebben ook nog heel veel gaten in onze snelwegen, wij zouden graag wat geld willen hebben om die te vullen, dus betaal maar. Zo'n discussie hebben wij ook gehad over de Oranjetunnel/Blankenburgtunnel. De mensen willen een Oranjetunnel. Een groot deel van de oppositie wil dat, maar er is geen geld, zegt de minister. Maar er is wel geld om de gaten in de Belgische wegen te gaan vullen. Ik ben dus benieuwd hoe de minister dit kan uitleggen aan de mensen.

Ik kom op de Europese verordening inzake de passagiersrechten. De staatssecretaris zegt dat er 3 000 klachten zijn ingediend, waarvan 80% vertragingen betrof. Bij elk geval wordt nagegaan of de mensen een kans van slagen hebben. Maar kan er meer gedaan worden? De staatssecretaris zegt dat hij nog even wacht op de uitspraak van de rechter, maar je ziet

steeds hetzelfde terugkomen in de luchtvaart. Als je wetgeving realiseert, zoals de vliegtaks, ETS of de passagiersrechten, dan gaan ze dwarsliggen. Op dat punt moet er echt een mentaliteitsverandering komen. Hoe kijkt de staatssecretaris daarnaar? Is hij bereid om daar in overleg over te treden? Hij kan natuurlijk van alles via de rechter proberen, wat nu ook gebeurt, maar hij kan het misschien ook op een andere manier oplossen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Allereerst had de heer De Rouwe nog een antwoord van mij te goed op de vraag waarom je überhaupt zou willen meewerken aan het nieuwe systeem voor de registratie van motorvoertuigen uit andere EU-lidstaten. Dat had ik niet paraat omdat het nu niet op de agenda staat, maar wij zijn weer even in het fiche gedoken. De hoofdlijn is dat de subsidiariteit bij dit voorstel positief wordt beoordeeld, omdat die verordening het registreren van een voertuig in een andere lidstaat makkelijker maakt en op termijn een kostenbesparing met zich mee kan brengen. De proportionaliteit beoordeelen wij op dit moment negatief, omdat de Commissie vervolgens zegt: wij gaan een heel nieuw systeem creëren om dat mogelijk te maken. Wij zijn er dus wel voorstander van dat het gemakkelijker wordt gemaakt om zo'n voertuig in te schrijven en daarbij kosten te besparen, maar niet om een heel nieuw systeem op te zetten. Wij willen dat daarvoor bestaande softwaresystemen gebruikt kunnen worden. Omdat wij wel de voordelen zien, kunnen wij het voor de toekomst misschien als volgt vormgeven. Als wij niet in staat zijn om dat hele administratieve gedeelte er uit te halen, moeten wij in de toekomst kritisch zijn en ons afvragen of wij überhaupt mee willen doen. Dan moet de vraag wat het meest doorslaggevend is, even terugkomen in de Kamer.

De Connecting Europe Facility. Mevrouw De Caluwé vroeg mij wat ik ga stimuleren om de comodaliteiten mogelijk te maken. Misschien zei ik het niet helemaal juist, maar ik bedoel dat ik niet wil dat comodaliteit wordt afgedwongen, dus dat gezegd wordt: er zijn nu zo veel wegbewegingen, u moet nu met uw goederen verplicht overstappen op de trein of de binnenvaart. Nee, ik wil juist dat wij die stimuleren door ervoor te zorgen dat er geïnvesteerd wordt in het multimodale netwerk, dus zowel in de wegen, als in de vaarwegen en het spoor. Dat bedoelde ik met stimuleren. Ik had het niet over een soort stimuleringsmaatregelen. Die nemen wij natuurlijk wel op nationaal niveau. Ik vind dat andere landen dat ook op nationaal niveau moeten doen. Ik heb het over programma's als Beter Benutten, waarbij wij mensen verlokken om van andere modaliteiten gebruik te maken. Met de woorden «niet verplichten» doelde ik op het niet verplichten van een modal shift.

De project bonds. Op dit moment maken de EIB en de EC een rondje om aan de landen te vragen waar zij aan denken. Wij moeten dus inderdaad allemaal onze lijstjes in ons hoofd hebben. Ik noemde de zeehaven IJmuiden, omdat die het meest kansrijk is. Het moet natuurlijk ook passen binnen de Europese ideeën.

De PVV-fractie zei: u wilt het allemaal maar aan Europa overdragen. De SP-fractie sloot zich daarbij aan. U kent mij als een genuanceerd minister. De nuance is als volgt. Ik geloof sterk in de Europese connecties, omdat wij als transportland erg afhankelijk zijn van het kunnen vervoeren van onze goederen, ook door andere landen. Maar ik ben weer heel kritisch op andere punten waar Europa zich veel te veel met de details bemoeit. Ik heb net voorbeelden genoemd waarvan ik zeg: ik wil niet dat Europa zich daar tot in detail mee bemoeit. Het is dus heel erg afhankelijk van het onderwerp.

Om maar even een voorbeeld te geven: nee, ik ga niet het opvullen van gaten in de Belgische wegen financieren. Infrastructuur behoort tot de nationale verantwoordelijkheid van de verschillende lidstaten. Voor 99% wordt infrastructuur ook nationaal bekostigd, maar Europa kent wel de mogelijkheid om een aantal Europese netwerken te realiseren. Daar ben ik

ook positief over. Een heel klein deel van de budgetten die in alle landen worden besteed, komt dus van Europa. Het merendeel moeten ze helemaal zelf doen, dus ook de gaten in de weg vullen. Er werd een vergelijking gemaakt met de Blankenburgtunnel. De vraag was: hebt u daarbij geen geld voor alle mogelijke varianten, maar wel voor die internationale verbindingen? Ik kan al mijn geld stoppen in de Blankenburgtunnel, maar wij hebben er ook niets aan als de vrachtauto vervolgens bij de grens stil moet blijven staan omdat de connectie daar niet meer goed is. Daarom proberen we daar een beetje evenwichtig mee om te gaan. Ik had het idee dat ook hier de verkiezingscampagne al ietwat begonnen was, maar ik ben positief kritisch over Europa.

De heer **De Jong** (PVV): Als ik op de weg zit, zie ik vaak een hele strook met witte nummerborden van Oost-Europeanen, MOE-landers, die hier op de weg zorgen voor lange files. Zij kunnen dus heel erg makkelijk vanuit Oost-Europa op ons wegennet terechtkomen. Dat er dan toch nog de beslissing wordt genomen om geld van de Nederlandse belastingbetaler in wegen van bijvoorbeeld Oost-Europa te stoppen, vind ik heel erg apart. De minister zegt hier dat ze heel erg genuanceerd en ook wel kritisch is en dat wij geen geld stoppen in Belgische wegen, maar het geld dat in het laatste terechtkomt van Belgische infrastructurele projecten, komt voor een deel uit de Eurovignettes. Als Nederlandse vrachtwagenchauffeurs België in rijden, hebben zij ook een probleem. Als de minister de intentie heeft om dat stevige verhaal in Europa naar voren te brengen, dan moet zij bij zaken als het Eurovignet niet afzien van stemming, maar gewoon tegenstemmen. Als de minister ergens tegen is, moet zij gewoon zeggen: ik ben er tegen, ik moet helemaal niets van die bemoeienis hebben, opzouten daarmee. Dat zou ik veel prettiger vinden. Dat is ook duidelijker voor de kiezer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het grootste deel van het Europees budget gaat naar vaarwegen en spoor, juist om de wegen te ontlasten. Zo hard als de witte nummerborden onze kant op kunnen komen, kunnen onze gele nummerborden ook die kant opgaan vol met goederen uit de Rotterdamse haven. Nederland is vooral een doorvoerland. Daar verdienen wij ons geld mee. Dat is heel belangrijk. Over het Eurovignet werd de dag na mijn beëdiging in de Europese Raad gestemd, denk ik. Ik was daar zelf nooit een voorstander van, maar daarvoor was men altijd een voorstander daarvan geweest. Daarom heb ik toen de positie gekozen om mij te onthouden van stemming, zodat Nederland geen draai zou maken van 180%. Wij weten immers hoe gevaarlijk draaien kunnen zijn.

Staatssecretaris **Atsma**: Voorzitter. Ik begin met de geschillenregeling. De heer De Rouwe vroeg of de Kamer die cijfers heeft. Die cijfers zijn de Kamer toegezonden aan de vooravond van het algemeen overleg over de luchtvaart. Daar was mevrouw De Caluwé in elk geval bij aanwezig. Als er een actualisatie nodig is, dan komt die ongetwijfeld, maar de cijfers die wij toen hebben gegeven, zijn nog steeds actueel. Het gros heeft het advies gekregen: u kunt naar de rechter stappen. De heer Bashir vroeg hoe wij de positie van de passagier nog verder kunnen verstevigen. Mede op aandringen van de Kamer hebben wij de procedure versneld waarin de inspectie klachten in behandeling neemt. Wij hebben ook de transparantie vergroot, onder andere door in te zetten op transparantie via internet, zodat iedereen onmiddellijk weet hoe het werkt. De eenvoudigere klachten worden binnen 12 weken afgehandeld. De wat ingewikkeldere klachten moeten binnen 24 weken worden afgehandeld. Dat doen wij om de consument de gelegenheid te geven om zo snel mogelijk daarna zijn verhaal bij de rechter neer te leggen en om problemen met de verjaringstermijn te voorkomen. Binnen twee jaar moet

alles zijn aangemeld. Dat halen wij makkelijk. Wij hebben dus besloten tot 12 en 24 weken, zodat die verjaringstermijn niet ter discussie komt te staan. Wanneer je je klacht hebt gedeponereerd bij de rechter, moet die in procedure worden genomen. Dan heb je geen zorgen meer over de verjaringstermijn. Hoe snel de uitspraak komt van de rechter, is weer een andere discussie. Daar gaan wij niet over. Daar moeten wij ook niet over willen gaan, maar wij hopen wel dat het in alle gevallen heel snel gaat. Over de stappen die zijn gezet bij die 3 000 klachten, heb ik de Kamer geïnformeerd. Ik hoop dat dat voldoende is.

Mevrouw De Caluwé vroeg nog naar ETS. Wij hebben ons KiM-onderzoek medio 2011 bewust in gang gezet omdat wij vonden dat het verstandig was om niet alleen af te gaan op signalen van betrokken partijen, maar om een onafhankelijke club een en ander in beeld te laten brengen. Dat hebben wij in december gepresenteerd aan onze collega's binnen de Milieuraad en aan de Commissaris. Wij hebben ook gesuggereerd om Europabreed een vergelijkbaar onderzoek te doen om een einde te maken aan de welles-nietesdiscussie. In hoeverre de afzonderlijke Europese lidstaten dat hebben opgepakt, weet ik niet. Het is natuurlijk niet ingewikkeld om die vraag nog een keer te stellen in een eerstvolgende Milieuraad. Ik ben graag bereid om dat te doen, omdat ik ook benieuwd ben hoe dat in andere landen ligt. Maar dat Nederland onevenredig zwaar wordt getroffen, is zeker. Dat heeft alles te maken met de hubfunctie waar ik eerder over sprak.

De heer De Rouwe had nog een vraag over de geluidgerelateerde maatregelen. ICAO schrijft een heel algemene methodiek voor, waarvan je kunt zeggen: het is verstandig om die te verduidelijken. De Verenigde Staten hebben vragen over sommige maatregelen die sommige landen op afzonderlijke luchthavens treffen. Zij koppelen dat vaak aan de vraag: wordt er niet met een zekere willekeur een beperking opgelegd om eigen maatschappijen en bedrijven te bevoordelen? Met deze procedurele gang zegt de Commissie juist: je moet daar en daar op letten; bij geluid kun je kijken naar de vliegtuigen, de ligging van de banen, de glijvluchten, de Continuous Descent Approach (CDA)... Al die suggesties worden continu gedaan. Het is nu belangrijk dat iedereen die maatregelen treft en dat dus niet een heel klein miniem deel wordt beoordeeld, maar dat er naar de totale breedte wordt gekeken. Derden moeten zo de zekerheid krijgen dat er zorgvuldig is gekeken naar geluidsbeperkende maatregelen. Europa gaat niet over de norm. De Kamer heeft ook eerder gezegd: daar moet Europa zich niet mee bemoeien. Europa kijkt alleen maar of de procedures goed worden gevolgd. Als de Commissie tot de conclusie komt dat dit niet gebeurt, zal zij dat ook melden, maar uiteindelijk is het aan een lidstaat om ja of nee te zeggen. Maar het is goed dat er iemand meekijkt. Dat is vanwege het gelijke speelveld waar ik het in eerste termijn over had, ook zeer te verdedigen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als één land ter wereld rekening houdt met geluid en omwonenden, dan is het Nederland. Geen land ter wereld probeert daar zo veel rekening mee te houden middels glijvluchten, routes, tijden... Andere landen komen hier kijken hoe wij dat doen, hoe wij in samenspraak met omwonenden en de sector een en ander toelaten. Wij doen het uitstekend. Ik zie dan ook alleen maar risico's als Europa zich ermee gaat bemoeien, want wij hebben hier geen enkel voordeel bij. Daarom is mijn vraag of wij hier niet van af kunnen. Als één land het namelijk niet nodig heeft, dan is dat ons land.

Staatssecretaris **Atsma**: Nederland is gidsland in Europa. Zo zou je het moeten formuleren. Wij zijn juist een voorbeeld voor al die landen. Wij mogen hopen dat alle andere landen op dezelfde zorgvuldige wijze omgaan met de belangen van maatschappijen en omwonenden als Nederland. Daarom hebben wij ook heel bewust gekeken naar de vraag of

wat de Commissie nu puur in procedurele zin voorstelt, risico's met zich brengt voor onder andere de Alderstafels en andere processen waarbij de bewoners direct betrokken zijn. Dat is niet het geval. Juist omdat Nederland er in het kader van het gelijke speelveld belang bij heeft dat andere landen belangen op dezelfde manier wegen, hebben wij gezegd: dit is voor Nederland geen stap achteruit, het is een stap vooruit omdat wij gidsland zijn, want meer landen zouden ernaar moeten kijken zoals wij dat doen. Kortom, wij hebben daar geen probleem mee. Wij hopen dat het speelveld in Europa hiermee alleen maar evenwichtiger wordt. Daar hebben onze luchthavens en onze maatschappijen alle baat bij.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu begint het tegenstrijdig te klinken, want juist Nederland heeft geoordeeld dat de subsidiariteit negatief is in dit verhaal. Ik hoor nu haast een pro-verhaal van de staatssecretaris. Halen wij nu dus dingen door elkaar of is dit een wijziging van het standpunt? Wij waren juist negatief hierover, de staatssecretaris ook.

Staatssecretaris **Atsma**: Nee, dat is niet het geval. Wij zeggen juist dat Europa zich niet moet bemoeien met de normstelling. Europa moet wel meekijken of alle landen alle elementen die ze kunnen meewegen bij geluidsbeperking, ook meewegen. Uiteindelijk is de afweging aan de nationale lidstaten. Europa heeft verder geen sanctiebevoegdheid. Daar heeft de Kamer ook voor gewaarschuwd en dat is niet aan de orde. Als niet alle opties worden meegewogen, dan zal er ongetwijfeld een brief naar het betreffende land of parlement gaan, maar dat is het ook. Dan is het aan de lidstaat om ernaar te kijken. Het is voor derden goed dat dat gebeurt. Ik heb gewezen op de zorg van de Amerikanen. Ik zou in dit verband ook op zorgen van Nederland over bepaalde Europese landen kunnen wijzen. De subsidiariteit waar de Kamer het hierbij over had, is verder niet aan de orde. Dat speelt ook helemaal geen rol in de discussie.

De **voorzitter**: Dat waren de laatste antwoorden van de staatssecretaris. Hiermee is er een goede gedachteswisseling geweest over de Transportraad.
Er zijn geen toezeggingen gedaan.