

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 283

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 juli 2010

¹ Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Van Bommel (SP), fungerend voorzitter, Van der Staaij (SGP), Albayrak (PvdA), Ormel (CDA), Eijssink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Schippers (VVD), De Roon (PVV), Ten Broeke (VVD), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Bontes (PVV), Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Sharpe (PVV), Schouw (D66), El Fassed (GroenLinks), Bruins Slot (CDA) en Hachchi (D66).

Plv. leden: Ferrier (CDA), Irrgang (SP), Dijkgraaf (SGP), Jacobi (PvdA), Çörüz (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Samsom (PvdA), Timmermans (PvdA), Teeven (VVD), Hennis-Plasschaert (VVD), Elissen (PVV), Van der Burg (VVD), Van Raak (SP), Ouwehand (PvdD), Voordewind (ChristenUnie), Driessen (PVV), Dijkers (PvdA), Peters (GroenLinks), Kortenoeven (PVV), Van Tongeren (GroenLinks) en Koppejan (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Dijkgraaf (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD) fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), Slob (CU), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Harbers (VVD), Atsma (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Bosman (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppéus (VVD), Jacobi (PvdA) en Van der Staaij (SGP).

De vaste commissie voor Europese Zaken¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 23 juni 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2010 houdende de geannoteerde agenda van de Transportraad van 24 juni 2010 (21 501-33, nr. 281);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 juni 2010 over de Mededeling inzake het communautair burgerluchtvaartbeleid voor Brazilië (Fiche 2) (21 501-33, nr. 280);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 juni 2010 houdende het verslag van de Transportraad van 4 mei 2010 (21 501-33, nr. 280);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 juni 2010 over de traditionele zeilvaart (31 409, nr. 29);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 mei 2010 houdende antwoorden op de vragen van de vaste commissie van Verkeer en Waterstaat over het sluiten van het Europese luchtruim als gevolg van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull op IJsland (21 501-33, nr. 276);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 maart 2010 houdende het verslag van de Transportraad van 11 maart 2010 (21 501-33, nr. 269).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Van Bommel

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

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Ten Broeke, Dijkma, De Rouwe, Verhoeven

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

De **voorzitter**: Welkom aan de minister en de ambtelijke staf. Welkom aan alle aanwezigen. Wij zijn hier bijeen voor een algemeen overleg over de Transportraad. Ik heet ook de commissie in de nieuwe samenstelling welkom. De leden zijn al even bij elkaar geweest, maar niet onder mijn voorzitterschap. Ik heet in het bijzonder de heer Verhoeven welkom die heeft laten weten dat hij graag het woord wil voeren namens de fractie van D66. Ik moet de leden van de commissie daarvoor toestemming vragen, maar ik ga ervan uit dat die bij acclamatie bij dezen is gegeven. Ik feliciteer de heer Verhoeven met dit eerste succesmoment. Ik zou zeggen: koester het.

Wij hebben ons voorgenomen om dit algemeen overleg in ieder geval om tien over half drie af te ronden, omdat er dan een VAO MIRT op de plenaire agenda staat. Ik stel daarom voor om spreektijden van niet langer dan vijf minuten te hanteren en daarbij twee interrupties toe te staan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Hoewel ik al voor het derde jaar Kamerlid ben, is dit onderwerp nieuw voor mij. Dus als mijn tekst af en toe wat gesproken overkomt, dan klopt dat wel.

De eerste grap is van mijn medewerker die de naam van de vulkaan in IJsland heeft opgeschreven in de hoop dat ik die zal uitspreken. Dat doe ik niet, dat moet de minister maar doen, maar iedereen weet nu wel waarop ik doel. De aswolk heeft heel wat losgemaakt in de luchtvaart en het is goed om daar even bij stil te staan voordat de minister later deze dag in het vliegtuig stapt op weg naar de Transportraad.

Op het Met Office in Londen kwam het bericht binnen dat het Nederlandse luchtruim veel kleine asdeeltjes bevatte waardoor vliegen onveilig was. De KLM koos er met toestemming van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) toch voor om het luchtruim te kiezen en, wat schetst onze verbazing, er was helemaal geen as. Het model klopt dus niet en het wordt nu aangepakt, samen met Universiteit Toulouse naar ik heb begrepen. Het oordeel van het Met Office of vliegen veilig is of niet, krijgt daardoor ook een beetje het imago van het weeralarm in Nederland in de afgelopen periode. Hoe moeten wij hiermee verder? Kan de minister verzekeren dat er vanaf nu alleen uitspraken worden gedaan over verantwoord vliegen? Kunnen wij dan zeker weten dat het kan of niet?

De KLM stelt dat een aswolk net zo behandeld zou moeten worden als een onweerswolk. Ik vind dat een mooie vergelijking. Erin vliegen is namelijk zeer gevaarlijk, maar je zou er omheen moeten kunnen vliegen. Hoe kunnen wij voldoende en goede informatie verkrijgen waaruit blijkt dat er om de wolk heen kan worden gevlogen?

Er wordt veel gesproken over de luchtvaartmaatschappijen en compensatiefondsen. Welke lijn kiest Nederland hierin? Natuurlijk moet Nederland de consument beschermen, maar ik heb al claims gezien van mensen die een Ferrari declareren in Italië. Ik snap dat wel, maar de vraag is of een beroep op die rechten proportioneel of disproportioneel is. Schieten wij daarin niet te ver door? Hoe denkt de minister hierover? Wij mogen niet zo ver gaan als Ryanair dat mensen gewoon liet staan; dat is de andere kant van het verhaal. In het dossier van de consumentenbescherming moet echter altijd naar de juiste balans worden gezocht.

Dan een opmerking over de bruine vloot. Verschillende landen hebben zich fors ingegraven in de discussie over de traditionele zeilvaart. Dit

onderwerp is al vaker aan de orde gesteld en namens mijn fractie heeft de heer Van Hijum daar aandacht voor gevraagd. Het gesprek op 29 april jongstleden heeft volgens de minister niets opgeleverd. Eerder heeft de Kamer tegen de staatssecretaris gezegd dat de Nederlandse boodschap helder moet zijn: onze bruine vloot mag niet het slachtoffer worden van regels die niets met veiligheid te maken hebben en die alleen maar bedoeld zijn om de eigen scheepvaart voor te trekken, bijvoorbeeld in Denemarken en Duitsland.

De minister stelt nu dat er niets anders op zit dan de uitspraak van de Europese Commissie af te wachten. Inmiddels is een goed deel van het vaarseizoen 2010 voor deze Hollandse trots al begonnen en daarmee dus ook naar de knoppen. Daarom vraag ik de minister of er nog maatregelen zijn die hij omwille van de lieve vrede niet wil inzetten. Kan Nederland nog iets doen om de druk verder op te voeren? De tijd dat wij op onze handen blijven zitten omdat wij bang zijn voor onze goede relatie lijkt nu toch wel tot een einde te komen. Wat mij betreft mag de minister best een voorzet geven op een mogelijke finale Nederland-Duitsland, op 11 juli wel te verstaan.

De onderhandelingen met de Verenigde Staten over het Luchtvaartverdrag hebben tot een compromis geleid. «We agree to disagree», zou je bijna zeggen. Het voordeel is dat de eerste fase hiermee overeind blijft, maar de door de EU gewenste vooruitgang is niet geboekt. Kan de minister uitleggen wat wordt verstaan onder «transparantie van geluidsmaatregelen»? Ik ben van mening dat wij altijd moeten proberen zo transparant mogelijk te zijn over welke maatregel dan ook, maar kennelijk wil de EU dat niet.

Omdat subsidiariteit hoog in het vaandel staat bij de besprekingen over de stedelijke mobiliteit, is het moeilijk om verder te gaan dan de Raad nu reeds doet. Wat kan de minister doen om, zoals hij schrijft, het Nederlandse fietsbeleid verder op de kaart te zetten? Neemt hij het Nederlandse bedrijfsleven hierbij op sleeptouw om maximaal rendement en effect te behalen?

De heer **Bashir** (SP): Ik wil de heer De Rouwe nog een vraag stellen over de compensatiefondsen. Wij spreken nu met de minister over de Transportraad en de Nederlandse inzet in Brussel. Ik ben van mening dat wij de minister daarvoor een richting moeten aangeven. Ik ben benieuwd naar het standpunt van de CDA-fractie over die compensatiefondsen. Als het goed gaat met de luchtvaartmaatschappijen, verdwijnt alle winst in de zakken van de aandeelhouders, maar als het even slecht gaat, kloppen zij bij de overheid aan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn fractie is er niet voor dat de Nederlandse overheid direct moet bijspringen, maar dit is wel een Europees dossier. Daarom kiezen wij ervoor dat eventuele maatregelen ook in Europees verband worden genomen. Geen nationale koppen of subsidies of hulp aan wie dan ook. Als er iets moet komen, heeft Europa het voortouw, maar de vraag of er iets moet komen, kan ik nu niet beantwoorden omdat wij nog niet weten hoe groot de schade precies is.

Mijn laatste opmerking heeft betrekking op de Strategie EU 2020. Om te bereiken dat transport bijdraagt aan verwezenlijking van de ambities van de EU, moeten wij het transport wel koesteren. Daarom blijft de manier waarop in Europa wordt omgegaan met de rij- en rusttijden van zelfstandige chauffeurs verbazingwekkend. Ik dring erop aan dat de minister bij zijn collega's aandringt om bezwaar te maken tegen het voorstel dat nu is aangenomen. Ook voor innovaties geldt dat ze het best gedijen als ze worden gebruikt. Cabotage zou een bijdrage kunnen leveren aan verjonging van het wagenpark. Als dit niet via de EU kan worden bereikt, dan maar via bilaterale overeenkomsten.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb nog eens gekeken in het overzicht van de EU-dossiers dat de minister ons heeft voorgelegd. Ik heb daar twee vragen over. Ik krijg graag een laatste update van Galileo, want ik weet niet meer of en in welke mate voortgang wordt geboekt, hoe het met de financiën staat en welke risico's Nederland loopt. Als de minister die gegevens nu niet voor handen heeft, kan hij de Kamer wellicht schriftelijk informeren.

Mijn fractie is tegen het besluit van de Europese Unie om zelfstandige beroepschauffeurs onder de arbeidstijden van mensen in loondienst te laten vallen. Dit past niet bij zelfstandig ondernemerschap en het is bovendien niet te controleren en uit te voeren. Je zet gewoon op papier dat je partner of een van de kinderen de administratie heeft gedaan. Het slaat echt nergens op. Ziet de minister nog een mogelijkheid om hieraan iets te doen?

De uitbarsting van de Eyjafjallajökull heeft grote schade veroorzaakt. Ik ben van mening dat het mogelijk moet zijn om het luchtruim te sluiten, want de veiligheid gaat voor. De vraag is echter of het nu wel goed is gebeurd. Ik steun dan ook dat wordt onderzocht hoe het is gegaan en hoe dit een volgende keer anders zou moeten en kunnen. Ik krijg graag een indicatie van de minister wanneer wij over de uitkomsten van het onderzoek kunnen beschikken.

Het gesteggel tussen de verschillende landen maakt dit nog eens extra lastig. Hieruit blijkt weer dat het heel goed zou zijn als er een Europees luchtruim zou zijn. Wil de minister proberen om wat meer vaart in dit proces te krijgen? Dit soort situaties zijn echt grensoverschrijdend en dan zou het goed zijn als er afstemming is over een eventuele sluiting van het luchtruim.

In antwoord op de vraag of er staatssteun moet worden gegeven aan luchtvaartmaatschappijen, wijs ik op het basisstandpunt van mijn fractie dat de gevolgen van natuurrampen en dergelijke bij het ondernemersrisico horen. Zij voelt er daarom niets voor om de luchtvaartmaatschappijen nu te gaan helpen. Dit risico hoort erbij. De komende tientallen jaren kan het niet gebeuren, maar evenzogoed gebeurt het volgende maand weer. Ik hoor graag welke visie de minister hierop heeft. Ik heb de indruk dat hij dit standpunt deelt.

In het kader van de passagiersrechten wordt nu gesproken over een Europees fonds, een soort speciale verzekering. De opzet daarvan is mij niet helemaal duidelijk evenmin als de mogelijke gevolgen van zo'n fonds voor de luchtvaartmaatschappijen. Welke inzet kiest de minister in dezen? Als zo'n fonds wordt ingesteld, hoe verhoudt dit zich dan tot de Nederlandse wet- en regelgeving? Ik wijs bijvoorbeeld op de geschillencommissie die net is ingesteld en opgetuigd.

De luchtvaartonderhandelingen met de Verenigde Staten zijn belangrijk, vooral als ze goede uitkomsten opleveren. De eerste fase heeft ertoe geleid dat het luchtruim van de Verenigde Staten is geopend voor Europese maatschappijen en omgekeerd. De minister heeft eerder laten weten dat de Nederlandse inzet was gericht op verdere liberalisering van de markt, opdat Nederlandse maatschappijen zouden kunnen investeren in de Verenigde Staten en omgekeerd. Dit is niet gelukt en er is nauwelijks voortgang. Ziet de minister mogelijkheden om de onderhandelingen binnen afzienbare tijd te heropenen en daarin verder te komen?

Mijn fractie ziet geen enkele taak voor Europa weggelegd bij de uitvoering van het actieplan Stedelijke mobiliteit. Dit kunnen wij allemaal zelf prima regelen. Het is onzinnig dat Europa zich hiermee bemoeit en daarom zeg ik tegen de minister: niet doen.

Ik heb ook de indruk dat in het dossier van de traditionele zeilvaart een mogelijkheid is gevonden om de Duitse en Deense maatschappijen te ontzien. Dat is een slechte zaak. Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer De Rouwe welke mogelijkheden Nederland nog heeft om ervoor te zorgen

dat de mooie Nederlandse traditionele zeilschepen gewoon hun werk kunnen doen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ook op de komende Transportraad staat de sluiting van het luchtruim als gevolg van de vulkaanuitbarsting op IJsland weer op de agenda. Ik zal de naam van de vulkaan niet proberen uit te spreken, want het zal me echt niet lukken ook al heb ik erop geoefend. Toen het luchtruim direct na de uitbarsting van de vulkaan werd gesloten, leek dat iedereen wel logisch. Naarmate er meer informatie beschikbaar kwam, werd echter snel duidelijk dat een complete sluiting van het luchtruim niet nodig was. In veel andere landen in de wereld zijn wel eens vulkanen actief en dan wordt ook niet direct een groot gebied afgesloten. Wat kan Europa in dit opzicht van Amerika leren en wat heeft het al van Amerika geleerd?

Onder leiding van de KLM vragen de luchtvaartmaatschappijen de bevoegdheid om zelf te kunnen beoordelen wanneer en waar het naar hun mening verantwoord is om te vliegen. De KLM denkt over de kennis te beschikken om zelf zo'n oordeel te kunnen vellen. Dit is waarschijnlijk wel het geval, maar ik vraag mij af of dit ook geldt voor bijvoorbeeld Garuda of Ryanair. Als ik de vergelijking doortrek naar het vervoer over de weg, dan stel ik vast dat wij automobilisten ook niet zelf laten oordelen over het profiel van hun banden of de snelheid waarmee zij zich verplaatsen. Is de minister bereid om wel gebruik te maken van de expertise van de luchtvaartmaatschappijen, maar uiteindelijk zelf te bepalen welke veiligheidsregels worden toegepast en wanneer het luchtruim wordt geopend of gesloten?

Er is al uitgebreid stilgestaan bij de schade die vooral luchtvaartmaatschappijen en aanverwante bedrijven hebben geleden, maar ook de reizigers hebben natuurlijk flinke schade opgelopen. Is er al enig inzicht in die schade van de reizigers en de reisbranche? In hoeverre zijn de reizigers bekend met de weg om die schade te verhalen? Mijn fractie is er voorstander van dat de EU-verordening voor reizigersrechten wordt nagekomen. De minister is dat ook, maar waarom schrijft hij dan in zijn brief dat het de vraag is of de wetgever had kunnen voorzien dat het verlenen van bijstand zulke proporties kan aannemen? Volgens mij moet de bescherming juist optimaal zijn als de overlast groot is en er grote problemen zijn. Hoe heeft de minister zich hiervoor hard gemaakt in de Transportraad en hoe zal hij dat blijven doen?

De luchtvaartsector wil van twee walletjes eten. Als het goed gaat en er worden flinke winsten gemaakt, horen wij niets van de luchtvaartmaatschappijen. Zij bieden dan niet aan om bijvoorbeeld btw te heffen op vliegtickets of accijns op kerosine in te voeren. Het is dan lekker stil en de winst gaat rechtstreeks naar de aandeelhouders. Als het echter even tegenzit, kloppen de maatschappijen bij de overheid aan. Ik ben dan ook verbaasd dat de minister het initiatief heeft genomen voor een schadefonds. Naar mijn mening hadden de bedrijven zo'n fonds in de goede tijden zelf moeten opzetten. Zij moeten nu allereerst aankloppen bij hun aandeelhouders. Ik krijg hier graag een reactie op van de minister.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Dank aan de commissie dat ik namens de fractie van D66 het woord mag voeren. Ik dank de minister voor zijn brieven. Mijn historische kennis is nog niet zo groot; daarom zal ik mij beperken tot een aantal toekomstgerichte vragen.

Het is een goede zaak dat de Europese Raad de tweede fase van het Luchtvaartakkoord met de Verenigde Staten zal ondertekenen. Dit is belangrijk voor de Nederlandse luchtvaartsector. In de stukken wordt echter de indruk gewekt dat de EU en de VS elkaar een beetje in de houdgreep hebben, de eerste met het openstellen van de markt en de laatste met het mogelijk maken van investeringen. Toch schrijft de minister dat Nederland tevreden kan zijn met de uitkomsten van de

eerdere onderhandelingen. Ook al is er nu geen uitbreiding van de mogelijkheden te verwachten, wanneer kan dit dan wel? Waarom is hij toch tevreden over de huidige stand van zaken?

De Europese Commissie heeft een rapport uitgebracht over de aswolk en het Europees Agentschap voor de Luchtvaartveiligheid, de EASA, zal een aanbeveling uitbrengen over het vliegen in verhoogde asconcentraties. Kan de minister hierover iets meer vertellen? Wanneer zullen welke aanbevelingen worden geïmplementeerd?

Ik ben blij dat de schade als gevolg van de aswolk ertoe leidt dat het streven naar een Single European Sky wordt versneld. Daartoe zijn een coördinator en manager benoemd. Welke concrete handelingen zullen zij verrichten om de versnelling van de Single European Sky te bevorderen? Welke andere instrumenten worden overigens ingezet?

De minister schrijft dat hij streeft naar geharmoniseerde procedures op Europees niveau. De fractie van D66 onderschrijft dit van harte, maar de minister schrijft niet hoe dit eruit zou moeten zien. Kan hij dit toelichten? In tegenstelling tot de heer Aptroot zie ik wel een rol weggelegd voor Europa in het kader van de stedelijke mobiliteit. Sterker nog, het is naar mijn mening een goede zaak dat er door een Europese bril wordt gekeken naar lokale maatwerkoplossingen. Mijn fractie maakt zich natuurlijk zorgen over het vastlopen van Nederland als distributieland, over de hoge filedruk en de CO₂-uitstoot. Nu wordt een witboek aangekondigd en ik ben benieuwd wanneer dit zal verschijnen.

Tot slot de kwestie van de traditionele zeilschepen. Dit is een heel bijzondere situatie waaruit in ieder geval blijkt dat Nederland niet alleen op het WK voetbal te maken kan krijgen met tegenstand van Denemarken en Duitsland.

In dit geval is het ook geen leuke tegenstand. Wij hebben begrepen dat de bedachte praktische, tijdelijke oplossing op korte termijn geblokkeerd wordt, waardoor aanvullende certificaten nodig blijven. Dat is teleurstellend. Ervan uitgaande dat de minister er alles aan heeft gedaan, vestigen wij onze hoop dus maar op de wat langere termijn. Die betreft de uitspraak van de Europese Commissie dat er specifieke Europese eisen voor zeilschepen zouden moeten komen. Wanneer wordt de invoering hiervan verwacht en zullen daarna die interlandelijke conflictjes er echt niet meer zijn?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik zal bij vier onderwerpen kort stilstaan. Mijn bijdrage vertoont overigens verrassende gelijkenissen met die van de heer Aptroot. En hij wordt daar nu al bang van!

De uitbarsting van de Eyjafjallajökull heeft inderdaad voor heel wat problemen gezorgd. Terecht is vastgesteld dat het van belang is dat nu een aantal maatregelen wordt genomen, op korte termijn en ook structureel. Wat mijn fractie betreft kan het rapport van de commissie-Kallas op dit terrein gesteund worden. Het is wel van belang om van de minister te horen hoe hij de bevoegdheidsverdeling in de toekomst ziet. Ook de heer Bashir had daar aandacht voor. Het is waar dat er expertise bij de luchtvaartmaatschappijen is op het terrein van aswolken en de manier waarop wij daarmee moeten omgaan. Die is echter niet bij elke luchtvaartinstantie voorhanden. Mijn fractie hecht eraan dat uiteindelijk altijd de minister de verantwoordelijkheid houdt over de toegang tot het luchtruim en dat wij dat niet overlaten aan de luchtvaartmaatschappijen. Mijn vraag is wel, als het gaat om de versnelling van de Single European Sky, in hoeverre dat een echte oplossing is. Uiteindelijk moet er een consolidatie van luchtverkeersleidingen plaatsvinden en die is voorlopig niet te verwachten. Wat is de visie van de minister daarop?

Er is ook gesproken over mogelijke compenserende maatregelen. Waar denkt de Commissie aan? Heeft de minister daar al een beeld van? Los daarvan wil ik hier wel gezegd hebben dat het begrip «staatssteun» in dezen niet voor de hand ligt. Ik kan mij ook niet voorstellen dat de

minister die lijn zou volgen, maar hij weet zich dan in elk geval daarin gesteund door het sociaaldemocratische deel van het parlement. Je ziet wel vaker bij een natuurramp of een andere ramp dat onder druk alles vloeibaar wordt. Mijn fractie is van mening dat de minister pal moet staan voor de passagiersrechten. In zijn brief schrijft hij dat er bijzondere omstandigheden zijn waarin wel eens zaken aan de orde kunnen zijn die afwijken van de normale situatie. Uiteindelijk moet de lijn echter zijn dat de passagiersrechten onverkort blijven gelden en dat nu niet via een achterdeur daarvan afstand wordt genomen.

Wat het actieplan stedelijke mobiliteit betreft is het verheugend dat de voorstellen van de Commissie goed aansluiten bij het Nederlandse beleid, maar ook hier geldt dat wij de subsidiariteit wel scherp in de gaten moeten houden. En ik zeg het misschien net iets diplomatieker dan de heer Aptroot, die zegt dat Europa zich er niet mee moet bemoeien. Per saldo zal het wel hetzelfde standpunt zijn, want wij moeten gewoon kijken waar Europa een rol moet spelen en waar niet. Het is mooi als dit in lijn is, maar op het moment dat het niet zo is, hebben wij toch wel een groot probleem.

Wat de zeilvaart betreft kan ik mij aansluiten bij de waarderende opmerking van de collega's voor de inzet van de minister. Het is jammer dat dit niet nu al tot een oplossing heeft geleid, maar misschien kan hij ons vertellen hoe hij zelf het verdere proces ziet. Er komt nog een uitspraak van de Commissie. Welke stappen zijn tot nu toe gezet?

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik zal proberen om snel door de beantwoording heen te gaan, mij daarbij niet verslikkend in de naam van de vulkaan. Ik noem die maar het kleine zusje van de Hekla. De Hekla slaapt nog steeds en laat de Hekla alsjeblieft blijven slapen, want anders hebben wij nog veel debatjes over de ascrisis.

Mij is gevraagd of ik kan garanderen dat vanaf nu alleen door organisaties die daar ook verstand van hebben, uitspraken worden gedaan of het verantwoord is om te vliegen bij asdeeltjes in de lucht. De situatie was dat het Volcanic Ash Advisory Centre in Londen kaarten opstelde waarop gebieden met verhoogde asconcentraties zijn aangegeven. Op basis van de informatie van dat adviescentrum in Londen, aangevuld met informatie van het KNMI over het Nederlandse luchtruim, kunnen luchtvaartmaatschappijen een besluit nemen of en hoe te vliegen.

Hoe zijn wij daarmee omgegaan in de tijd? In het begin was de lijn dat het op het moment dat er vulkanische as is, onveilig is en dat het luchtruim dan wordt gesloten. Wij hadden in Europa afgesproken dat wij die lijn zouden hanteren. Er werd gezegd dat het nationaal altijd anders kan. Dat kan op zichzelf, maar wij hebben het zo afgesproken. Zelfs als wij nationaal anders hadden gehandeld, waren wij nog niet ver gekomen. Dan hadden wij misschien van Schiphol tot Maastricht kunnen komen. Dat hoeft niet slecht te zijn, maar voor veel van de «widebody's» was dat een erg kort reisje geweest. Sluiting van het luchtruim door de minister op basis van het advies van de inspectie was dus eerst de lijn. Toen wij rond 18.00 uur op die beruchte middag rapporten binnenkregen dat niet alleen aan de kust, bij Bergen, stofdeeltjes waarneembaar waren, maar dat ook al in het midden van het land as waarneembaar was, konden wij niet anders dan sluiten. Wij waren daarmee later dan een aantal landen om ons heen, maar het ging op een gegeven moment niet meer anders. Vervolgens zijn wij overgestapt op de capaciteitsmaatregelen door de luchtverkeersleiding.

Wij hebben daarna nog een derde slag gemaakt, want toen op een gegeven moment Schiphol wederom een halve dag dicht moest, merkten wij dat het toch nog beter kon. Wij waren daarmee bezig, maar hebben het toen versneld doorgevoerd. De verantwoordelijkheid voor het principebesluit om te vliegen ligt nu bij de gezagvoerder, maar – en daar onderscheidt ons systeem zich van het Amerikaanse – als er echt een

zwart gebied is, dus een gebied met de hoogste concentratie, dan moet de gezagvoerder dat gebied vermijden. Dat is een must, dat is de dwingende noodrem van de overheid. Dat is een belangrijk iets. Als er een grijs gebied is, kan er onder voorwaarden wel worden gevlogen. Er komt meer verantwoordelijkheid te liggen bij de luchtvaartmaatschappijen. Als zij een goede safety case hebben en de inspectie gezegd heeft dat men er zorgvuldig mee omgaat, als het goed zit met de safety record, kennis van zaken, onderhoudsschema's – alles en alles, een combinatie van factoren – dan kunnen maatschappijen onder voorwaarden wel door het grijze gebied. Dat vind ik een prima systeem, waarin wij afwijken van Amerika. In Amerika ligt de verantwoordelijkheid voor het vliegen in gebieden met vulkanische as volledig, voor de volle 100%, bij de luchtvaartmaatschappijen. Zij bepalen daar zelf welke gebieden zij zullen mijden en door welke gebieden wel gevlogen kan worden. Er is meer vrijheid in de informatie die de luchtvaartmaatschappijen mogen gebruiken bij de besluitvorming over al dan niet vliegen. Ook gecertificeerde commerciële bureaus mogen informatie aanleveren. Er worden daar nooit verboden gebieden vastgesteld. Het gebied waar misschien ooit in Amerika niet gevlogen mag worden, is het gebied direct om de vulkaan zelf heen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De kern van het probleem die zondag was dat er wel een melding van as was, maar dat er helemaal geen as was. De minister praat over het Amerikaanse systeem. De vraag die ik van veel mensen hoor, is of Europa dat Amerikaanse systeem gaat hanteren. De Nederlandse KLM-piloten vliegen daar namelijk ook.

Minister **Eurlings**: Laat ik allereerst zeggen dat wij een eind in de richting van het Amerikaanse systeem zijn gegaan en dat vind ik prima. Luchtvaartmaatschappijen hebben veel ervaring. Zij hebben in de lucht niet alleen met as te maken, maar ook met woestijnzand. Daar wordt ook vaak doorheen gevlogen. In Zuid-Amerika wordt gevlogen in gebieden met asconcentraties en in de Verenigde Staten, in Alaska, ook. Men heeft daarmee dus heel wat meer ervaring dan wij in Nederland. De waarde daarvan moet echt gezien worden. Luchtvaartmaatschappijen als de KLM hebben een heel grote rol gespeeld in het weer open krijgen van het luchtruim.

Het punt is dat het Amerikaanse model uitgaat van de waarneembare asdeeltjes. In Europa waren die deeltjes heel moeilijk waarneembaar en wij hadden ook heel erg weinig ervaring. Er is nu dus veel meer verantwoordelijkheid voor de luchtvaartmaatschappijen. Wij hebben ook gezegd dat er verschillende gradaties zijn: geen as, weinig as en binnen de hoge concentratie as nog een onderscheid tussen grijs en zwart. Bij dat zwart blijft voor ons gelden dat er niet gevlogen gaat worden. Dat zijn vrij beperkte gebieden. Als wij het systeem dat wij nu hanteren, eerder hadden gehanteerd, had Schiphol de tweede en de eerste keer niet dicht hoeven. Alleen als er een echt heel hoge concentratie is, wordt er niet gevlogen. Dat is het verschil met Amerika. Als er echt een heel hoge concentratie is, nemen de overheidsorganisaties hun verantwoordelijkheid. Dat vind ik op zichzelf een prima lijn.

Beslissingen om het luchtruim boven een luchthaven te sluiten, zou je eigenlijk alleen maar moeten nemen als je ook echt in de lucht metingen hebt verricht. Dus niet alleen theoretische modellen, maar ook kijken wat er in de lucht zelf gebeurt. Maak testvluchten en kijk wat er aan de hand is. Wij hebben het KNMI en het NLR in Nederland en gelijke organisaties in het buitenland. Dat systeem hebben wij nu ingevoerd. De FABEC, een initiatief van de landen om ons heen, is voorloper geweest van dit systeem. Dit is nu eigenlijk de usance in de gehele Europese Unie. Ik ben daar erg blij mee. Door schade en schande wijs geworden hebben wij ons systeem snel kunnen verbeteren en kunnen verfijnen. Ik wil de mensen die hier aanwezig zijn, ook danken voor dat wat zij samen met de sector

hebben gedaan. Ik kan u vertellen dat dit a hell of a job was. Wij zijn dus een heel eind in die richting. Ik vind dat goed. Maar als het echt te link is, wordt er dus een streep gezet en in een bepaald gebied niet gevlogen. Maar dus echt alleen als het nodig is en geen grofmazige sluitingen zoals er zijn geweest.

De KLM stelt, zoals de heer De Rouwe zei, dat een aswolk net zo behandeld moet worden als een onweerswolk. Hij vroeg of ik daarop een reactie kan geven. De procedure die op dit moment van kracht is, sluit aan bij de procedure die van toepassing is bij het vliegen bij onweer. Het antwoord is dus ja. Op basis van informatie van het VAAC, aangevuld met informatie van het KNMI, kunnen de luchtvaartmaatschappijen bepalen of en hoe te vliegen, met uitzondering van de zwarte gebieden. Het is aan de gezagvoerder om de zwarte gebieden te mijden, zoals het ook aan de gezagvoerder is om de onweerswolken te mijden. De LVNL houdt natuurlijk wel in de gaten waar men vliegt. Men moet mijden, maar de piloot zelf zal er omheen moeten vliegen.

De voorwaarde daarbij is onder meer dat luchtvaartmaatschappijen een safety assessment hebben uitgevoerd, dat is goedgekeurd door de IVW. De luchtverkeersleiding blijft daarbij verantwoordelijk voor de separatie van de vliegtuigen en houdt een verantwoorde afhandelingscapaciteit. Zij ziet ook toe op een correcte naleving van de procedure.

Verder werk ik er in nationaal, maar zeker ook in Europees verband aan om onze kennis verder uit te breiden en te bundelen. Dat is ook van belang om meer kennis te vergaren over de concentratie en precieze samenstelling van de aswolk, want die varieert per vulkaan. Het effect kan dus ook anders zijn, terwijl de concentratie vergelijkbaar is. Het blijft dus heel moeilijk. Daarom moeten wij nu slagen maken. Verstevig het dak als het even niet regent. Laten wij hopen dat de grote zus blijft pitten, maar de vulkanologen zijn daarvan nog niet zo overtuigd. Laten wij dus nu maar alles op alles zetten om de maximale verfijning in het systeem aan te brengen. Wij hebben met de derde slag, van fase 1 naar fase 2 en nu naar fase 3, wel een heel belangrijke slag gemaakt.

Hoe zit het met de passagiersrechten? Wij hebben dit al eerder met de Kamer besproken en de Kamer was het er zeer mee eens. Voor mij zijn op dit moment een uniforme toepassing en handhaving van de bestaande verordening op het gebied van passagiersrechten van belang. Dat biedt optimale duidelijkheid voor zowel de consument als de luchtvaartmaatschappij. Dat moet een goed niveau van bescherming bieden, maar ook voorkomen dat er valse concurrentie is op het vlak van de passagiersrechten. Ik ben blij dat de Commissie hiermee actief aan de slag is gegaan en recentelijk een overleg heeft georganiseerd van alle handhavingsorganisaties. Dat is van belang, want daar zit het venijn. Als het ene land zegt het ermee eens te zijn maar in de praktijk niet handhaaft, terwijl een ander land dat wel doet, is er een «megaverschil» in situatie. Voor een Nederlander die via het buitenland vliegt, is de situatie heel anders dan voor een Nederlander die vanuit Nederland vliegt. De concurrentiepositie is dan heel oneerlijk. In het overleg is gesproken over het opstellen van richtsnoeren voor een geharmoniseerde uitleg en handhaving van de Europese regelgeving. De Commissie heeft aangegeven, bij de herziening van de huidige regels ook de ervaringen van de afgelopen tijd nadrukkelijk mee te nemen. Daar ben ik het mee eens.

In het kader van de aswolkcrisis hebben passagiers geen recht op compensatie, maar wel recht op verzorging en terugbetaling van het ticket of een andere vlucht. Zoals ik al aangaf in mijn brief van 3 mei is het van belang dat de rechten van passagiers worden nageleefd. Daarbij is het uiteraard van belang dat alle betrokkenen handelen binnen het redelijke. Dit geldt zowel voor de luchtvaartmaatschappij als voor de passagiers. Van de passagier mag worden verwacht dat hij zijn claim voor de kosten van verzorging binnen het redelijke houdt. Van de luchtvaartmaatschappij mag worden verwacht dat zij de kosten vergoedt voor zover deze binnen

het redelijke liggen. De verordening zelf biedt geen vaste regels voor wat wel binnen het redelijke valt en wat niet. Het is primair aan de luchtvaartmaatschappij en de passagier om er onderling uit te komen. De passagier moet het dus in onderling overleg regelen. Men kent de mogelijkheden die er vervolgens via inspectie en geschillencommissie zijn.

De heer **Bashir** (SP): Ook bij dit soort zaken, bij bedrijfsrisico's waarna passagiers stranden, moeten passagiers recht hebben op een goede compensatie, binnen het redelijke. Ik vraag mij af in hoeverre dit redelijke een nieuw begrip is, dit ook gezien de zin die ik net heb geciteerd, in hoeverre de wetgever tot nu toe in staat is geweest om dit te overzien. Als wij regels invoeren dat mensen recht hebben op compensatie of bijstand, moet dat ook gelden in tijden dat de nood hoog is. Juist op dat moment moet de bescherming optimaal zijn.

Minister **Eurlings**: Als men de conclusies van de Transportraad heeft gelezen, heeft men gelezen dat de Commissie zelf heeft aangegeven dat rekening moet worden gehouden met de specifieke situatie. Het is van belang dat de Commissie haar verantwoordelijkheid neemt om een gelijke benadering te bewerkstelligen. De nationale handhavende instanties hebben nationaal het recht – er is een behoorlijke mate van vrijheid – te bepalen hoe zij naleving afdwingen. Om het heel cru te zeggen: als een maatschappij zich gelet op de crisis iets anders opstelt, kan een handhavende instantie zeggen dat zij daarover een goed gesprek met een maatschappij aangaat. Zij kan ook met een megaboete voor de maatschappij dreigen. Daar zit de crux. Als straks heel veel landen in de praktijk geen boetes opleggen, een beetje mopperen en het in het kader van de crisis laten gaan, is er een volstrekt ongelijke situatie. Dan lijkt het wel gelijk volgens de letter van de regel, maar is het in de uitvoering en de naleving verre van gelijk. Dan gebeurt in sommige landen helemaal niets. Daarom vind ik het goed dat de Commissie ook naar aanleiding van haar eigen conclusie dat het wel een aparte situatie was, met alle handhavende instanties, ook met onze inspectie Verkeer en Waterstaat, rond de tafel zit om te bespreken hoe men het gezamenlijk gaat doen. Ik zal de Kamer berichten zodra daarover duidelijkheid is, maar het is al pure winst dat dit gebeurt. Tot nu toe was er een megagroot verschil in de handhaving, waardoor het in heel veel landen nauwelijks tot handhaving van de verordening komt.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog gevraagd of er zicht was op de omvang van de schade.

Ik kom ook even terug op de vraag die ik net stelde. Natuurlijk moet de Commissie het voortouw nemen, maar de minister kan in de Transportraad wel een richting aangeven die hem zint. Hij kan daarbij de nadruk leggen op het feit dat de reizigers in ieder geval in verregaande mate gecompenseerd moeten worden.

Minister **Eurlings**: Daarom sprak ik over «binnen het redelijke». Dat is altijd het moeilijke bij Europese regels. Ik heb zelf in het Europees Parlement gezeten. Bij de vaststelling van richtlijnen – het is altijd een compromis op een compromis – worden bewust sommige zaken een beetje vaag gehouden, want dan is er een meerderheid en krijg je het er doorheen. En ik zeg het dan wat cru. Wat is «binnen het redelijke»? Het is allereerst een samenspel tussen passagier en maatschappij. Er is zelfs een gang naar de rechter mogelijk als een passagier vindt – dat is met de geschillencommissies gemakkelijker – dat aan zijn rechten onvoldoende tegemoet is gekomen. Het is een beetje een samenspel. Het gaat mij erom – en dat is ook mijn verantwoordelijkheid – dat wij zelf bereiken dat de handhavende instanties in de verschillende landen er gelijk mee omgaan en een gelijke lijn trekken. De Kamer heeft mij daartoe ook opgeroepen. In

een dergelijke situatie moeten wij een balans vinden in het omgaan met het instrumentarium om naleving af te dwingen, landen moeten daar op dezelfde manier mee omgaan. Anders weet ik precies hoe het gaat. Dan zijn er landen die heel streng zeggen dat zij ervoor opkomen, maar als puntje bij paaltje komt, gebeurt er helemaal niets. En dat is de bijl aan de wortel van de geloofwaardigheid van deze regel. Ik wil de Kamer daar graag over berichten als de overleggen tot resultaat leiden. De verwachting is dat het twee tot drie maanden duurt. Dat moet mij dan toch nog wel lukken als minister? En ik kijk naar de snuffelaars. Er wordt flink gesnuffeld, maar dat snuffelen kan even duren.

Ik heb geen inzicht in de omvang van de totale schade. De aan passagiersopvang gerelateerde kosten voor de maatschappijen lijken tussen de 100 en 150 mln. te liggen. Voor de reisbureaus zou het ook wel eens in die orde van grootte kunnen liggen. Dat hakt er natuurlijk flink in, in een tijd dat je net in een grote economische crisis zit. Maar goed, wij gaan er op deze manier mee om. Ik bericht de Kamer gaarne nader.

De situatie voor de sector was ingrijpend. Wij hebben daar in de Transportraad van 4 mei nadrukkelijk over gesproken. De commissie heeft daarbij toegezegd, in de komende Raad nader in te gaan op kosten en ook op mogelijke compensatie.

Ik heb de heer Aptroot en anderen goed gehoord en zij zeggen eigenlijk dat compensatie van hen niet zo hoeft. De heer Aptroot wees bijvoorbeeld op het ondernemersrisico. Tegelijkertijd zegt hij echter ook iets anders en wel dat het level playing field niet mag worden verstoord. Ik heb daarop ook in Europa gewezen, want het kan niet zo zijn dat een land onder het mom van de crisis zijn kwakkelende luchtvaartindustrie heel veel geld toeschuift. Dat zou namelijk leiden tot een totale verstoring van de concurrentieverhoudingen.

Juist daarom ook heb ik er in de Transportraad voor gepleit dat de Europese Commissie de plussen en de minnen van compensatieprogramma's op een rijtje gaat zetten. Wat heeft de Commissie gedaan? Over een paar fondsen heeft men inmiddels iets gezegd, maar het commentaar van de Commissie is verre van allesomvattend. Ik wil nu dat de Commissie gewoon gaat doen wat zij mij heeft toegezegd te zullen gaan doen, namelijk op een rijtje zetten wat de plussen en minnen van alle opties zijn. Als de Commissie dat doet, dan is er sprake van Europese besluitvorming, hoe die er ook uit moge zien.

Ik wil de discussie op de Europese tafel houden. Als de Commissie constateert dat sommige lidstaten het niet goed doen en vervolgens tegen de lidstaten zegt dat ze zelf maar moeten zien hoe ze het gaan doen, dan opent de Commissie de deur voor gerommel door de lidstaten. En dat is natuurlijk niet goed.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik hoor de minister tot mijn grote vreugde een aantal keer het belang van een level playing field bij de schaderegelingen van de verschillende lidstaten noemen. Is de minister in het licht van de Single European Sky tevreden over de manier waarop dat is geregeld? Mijn gevoel zegt mij dat deze schaderegelingen een onderdeel uit zoden moeten maken van die Single European Sky. Behoort dat tot de mogelijkheden of ga dat te ver?

Minister **Eurlings**: In principe lopen beide natuurlijk parallel in die zin dat het sluiten van het luchtruim en de verdeling van de luchtverkeersleiding tussen landen en tussen civiel en militair... Mensen vliegen ook heel erg om. Mensen vliegen gemiddeld 10% te ver, omdat ze niet in een rechte lijn kunnen vliegen. Dat is 10% onnodige kosten en 10% te veel CO₂. Als wij een Single European Sky zouden hebben, dan slaan wij die 10% er zo uit! Dat is pure milieuwinst en pure winst voor de sector en onze economie. Dat moet dan ook gebeuren.

Ik kom dadelijk nog te spreken over de concrete uitwerking van de rol van de coördinator, maar ik kan nu al wel zeggen dat ik vind dat het gewoon moet gebeuren. Ik ben blij dat Nederland en de landen om ons heen, verenigd in de Functional Airspace Block Europe Central, vooroplopen. Wij hebben namelijk besloten om tot één luchtvaartorganisatie te komen. Ik ben daar echt trots op, want dit betekent dat er heilige huisjes moeten worden afgebroken en dat men bereid is om hier louter functioneel naar te kijken. Dat is echt heel sterk en heel Europa zou daar een voorbeeld aan moeten nemen.

In principe is dat een iets andere lijn dan de heer Verhoeven voorstaat, maar het laat onverlet dat ik het wel met hem eens ben dat het heel vreemd is dat de uitwerking van de richtlijn voor passagiersrechten tot heel grote verschillen tussen de lidstaten heeft geleid. Dat kan echt niet. Ik ben het materieel dan ook zeker met de heer Verhoeven eens. Het heeft mijns inziens ook iets te maken met de geloofwaardigheid van de Europese regels. Als Europa een regel afspreekt, moet die regel in heel Europa op dezelfde manier worden uitgelegd. Dat moet Europa ook afdwingen, want als dat niet gebeurt, introduceren wij zelf concurrentieverschillen.

De heer **Bashir** (SP): Ik sprak zo juist over de winst van de luchtvaartmaatschappijen en over het feit dat al het geld naar de aandeelhouders gaat als het goed gaat met die bedrijven. Als het slecht gaat, klopt men echter doodleuk aan bij de overheid. De minister kiest voor een andere benadering dan ik, namelijk concurrentievervalsing. Daarvoor valt iets te zeggen, want er is inderdaad sprake van concurrentievervalsing als Nederland in antwoord op andere landen overgaat tot het verlenen van steun aan de luchtvaartsector. Het zou ook ongeoorloofde staatssteun zijn. Is dat de reden waarom de minister echt bereid is om hiervoor te gaan liggen en dergelijke staatssteun tegen te houden?

Minister **Eurlings**: Ik vind dat wij in Europa één lijn moeten trekken. Ik was het zojuist niet helemaal met u eens toen u zei dat men niet bereid is om een kerosinetaks te accepteren als het goed gaat. De luchtvaartsector heeft het sowieso de laatste jaren behoorlijk moeilijk gehad door de crisis. De tickettax heeft echter laten zien dat er sprake is van een geweldige overloop over de grenzen heen. Als een dergelijke maatregel genomen wordt, moet die dan ook in Europees verband worden genomen. Het ETS, het Europese systeem voor handel in emissierechten, laat zien dat er zelfs op Europees niveau problemen kunnen ontstaan met maatregelen. Zo hebben de Emiraten onlangs tientallen Airbusen-380 bijbesteld. Ze hebben bijna net zo veel van die toestellen bijbesteld als er bij alle andere luchtvaartmaatschappijen vliegen! Zij gaan dus «mega» vliegen. Als wij niet oppassen, komen wij in de situatie terecht dat mensen eerst een korte vlucht maken naar het Midden-Oosten om daar over te stappen op een vliegtuig dat ze zonder emissietoeslag naar de rest van de wereld vliegt. Wij moeten ons echt de vraag stellen of dat wel zo'n goede ontwikkeling is. Ik noem dit voorbeeld om te laten zien hoe complex de situatie is. Wij kunnen inderdaad stappen zetten. Dat zou ook heel goed zijn. Het ETS biedt ons verder kansen, maar dan alleen als wij andere landen meekrijgen. Ik ben het dus zeker niet met de heer Bashir eens dat de sector helemaal niets wil, want dergelijke maatregelen vergen dat wij internationaal samen optrekken.

Hoe gaan wij met de huidige situatie om? Wij moeten reëel proberen te zijn. De Europese Commissie heeft gezegd dat het om een uitzonderlijke situatie gaat. Sommige luchtvaartmaatschappijen wijzen er verder op dat niet zij, maar de politiek het luchtruim heeft gesloten. Wij kunnen daarop natuurlijk reageren met de opmerking dat wij alles hebben gedaan om het luchtruim weer zo snel mogelijk open te krijgen. Het is in ieder geval zaak dat de Europese Commissie een eenduidige lijn trekt. Dat is van belang,

want anders geven wij lidstaten de mogelijkheid om via een schuif kwakkelende maatschappijen te ondersteunen. En dat moeten wij niet willen.

De voorzitter: Ik verzoek de minister om zijn betoog voort te zetten, want wij hebben niet alleen een blauwe maar ook een bruine vloot. Ik zeg dat met het oog op ons voornemen om dit algemeen overleg uiterlijk om 14.45 uur af te sluiten.

Minister Eurlings: Ik ga mijn best doen.

De Single European Sky betreft niet alleen de operationele kant van de luchtverkeersleiding, maar ook de complexe bestuurlijke vraagstukken die raken aan de soevereiniteit van de lidstaten, te weten consolidatie van de luchtverkeersleiding en het grensoverschrijdend en flexibel gebruik van het luchtruim, zowel civiel als militair. Het is complex en tijdrovend, maar wij moeten hier wel durven doorpakken. De eerste vraag die wordt opgeworpen is of wij hiermee niet een deel van onze soevereiniteit opgeven. Het luchtruim maakt immers deel uit van de soevereiniteit van een land. Dergelijke vragen werden mij in Brussel ook gesteld. Ik heb daarop geantwoord dat wij de interne markt ook gezamenlijk hebben geregeld. Hebben wij daarmee onze soevereiniteit overgedragen? Nee! Wij hebben daarmee gekozen voor een gezamenlijk soevereiniteit, want wij zijn zelf Europa. Wij zitten bij dit soort afspraken immers zelf aan tafel. Zo moet het ook worden gezien bij de discussie over het luchtruim. Gaat het werken? Ik denk het wel. Ik heb onze speciale adviseur voor internationale zaken, de heer Eric Kroeze, iemand met grote expertise op dit terrein, gevraagd om hiernaar onderzoek te doen. Uit zijn bevindingen blijkt dat het wel degelijk kan werken.

Wat doet een coördinator? De coördinator, de heer Jarzembowski, is aangesteld tot 4 december 2012. Hij zal op reguliere basis rapporteren aan de Europese Commissie, het Europees Parlement, en het Single Sky Committee. Hij heeft een onafhankelijke positie en moet tussen partijen gaan bemiddelen. Het klinkt misschien allemaal wat wollig, maar ik kan het voor de commissie concreet maken. De crisis als gevolg van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull heeft laten zien dat de structuur ontbrak die nodig is om snel te reageren. Het ging echt niet goed met als gevolg dat ik moest gaan bellen met de betrokken commissaris, een directeur-generaal in Brussel en allerlei bewindspersonen. Daardoor werd het een groot bord spaghetti van mensen die elkaar bellen om maar iets te kunnen regelen. Vanaf nu is er een centraal aanspreekpunt en die coördinator zal voortaan in een dergelijke situatie bepalen wat ons te doen staat. Hij kan bovendien snel vergaderingen organiseren. Het is een eerste stap, maar wel een belangrijke eerste stap, want wij moeten echt toe naar een Single European Sky.

De heer Verhoeven (D66): Denkt de minister dat deze coördinator het gezag heeft om een bemiddelende en verbindende rol te kunnen spelen? Heeft de minister met andere woorden het gevoel dat de coördinator de power heeft om een versnelling mogelijk te maken?

Minister Eurlings: Hij heeft wel power, maar niet genoeg om een versnelling af te dwingen. Daarvoor is het nodig dat de Europese lidstaten en de commissaris druk op de ketel houden. Zo reëel ben ik wel, want ook al is het een goed initiatief, het kan zomaar inzakken als wij niet scherp blijven. En wij mogen niet laten gebeuren dat het alleen maar een leuke coördinerende functie wordt. De commissie krijgt ook met mijn opvolger te maken en ik roep de commissie dan ook op om druk op de ketel te houden. Het moet echt gebeuren en juist nu is er het momentum dat nodig is om heilige huisjes te kunnen slopen. Natuurlijk doet dat pijn, want als je naar een Single European Sky gaat, zullen sommige landen

hun autonomie deels verliezen doordat ze dan niet langer op eigen houtje hun luchtruim kunnen sluiten. Sommigen zullen zeggen: een aantal van onze verkeersleiders zal zijn baan verliezen. Het is inderdaad niet gemakkelijk. De tegenvraag moet dan wel zijn of dit soort argumenten nog voldoende is om inefficiënt te blijven werken, om 10% te veel te vliegen en om in tijden van crisis «handlungsunfähig» te zijn. Ik vind van niet en daarom moeten wij doorpakken en die moeilijke beslissing nemen. Nederland loopt hierbij overigens voorop en daar ben ik best wel trots op. Wat kunnen wij nog doen voor de traditionele zeilvaart? Ik oefen veel druk uit op de Commissie, maar zeker ook op Duitsland en Denemarken. Ik heb daarbij mijn Duits verbeterd, want ik sprak in het begin over «die braune Flotte». Ik vond het zelf ook al een beetje raar klinken, maar toen ik het zei, schoot mijn Verkeersraad in Berlijn, de heer Sjerp, mij te hulp door mij erop te wijzen dat het om «Traditionsschiffe» gaat.

Het probleem is dat ik Duitsland en Denemarken niet kan dwingen om Nederlandse certificaten te accepteren. Ik ben het dus helemaal eens met diegenen die zeggen dat het helemaal nergens op slaat. Het is gewoon tegenwerken op grond van de verkeerde redenen. Wat kunnen wij doen? Wij kunnen een klacht indienen tegen Duitsland en Denemarken. Het is echter de vraag of dat wel wenselijk is. Als wij die koers inslaan, dan komen wij ons misschien bij andere dossiers met onze burens weer tegen. Wellicht blijken wij dan «penny wise en pound foolish» te hebben geopereerd.

Wat is de charmantere weg? Ik heb heel stevig kenbaar gemaakt dat ik het niet acceptabel vind. Wij leggen het nu voor in EU-verband door de Commissie te verzoeken om een herziening van de richtlijn en de specifieke regels voor zeilschepen. Het zal vermoedelijk echter tot uiterlijk 2011 duren voordat de Commissie zich hierover uitsprekt. Ik kan de commissie verzekeren dat ik in al mijn gesprekken met Deense en Duitse collega's aangrijp om de «Traditionsschiffe» aan de orde te stellen; ik zal dat morgen zeker ook weer doen. Het is net zoiets als de zondagsluiting voor vrachtwagens op de Duitse snelwegen: men «bougeert» niet. Dat is heel hinderlijk en in dit geval ook heel pijnlijk, want hierdoor wordt een Nederlandse sector hard getroffen.

Het is en blijft echter de vraag of het indienen van een klacht de beste manier is om ons doel te bereiken. Een klacht kan, want alles kan, maar of wij daarmee ons doel bereiken? Ik denk dat wij ons in onze vingers snijden doordat wij dit bij andere dossiers weer terug zouden krijgen. De Europese lijn lijkt mij het doeltreffendst, maar daarmee is dus wel een jaar gemoeid.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap wel wat de minister zegt en ik zie ook wel in wat het nut is van de door de minister voorgestane aanpak van bilaterale gesprekken. Het geduld van de Kamer en waarschijnlijk ook van de minister is echter wel bijna op. Bilaterale gesprekken zijn prima, maar bestaat er ook de kans dat wij een bilateraal verdrag kunnen afsluiten? Ik vraag dat, omdat de Europese weg een wel heel lange weg is.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat de kans daarop niet erg groot is. Het punt is en blijft dat Duitsland en Denemarken onze certificaten moeten accepteren. Dat zou het beste zijn.

Ik vraag telkens maar weer: Wat is het probleem? Waarom maken jullie er zo'n groot probleem van? Het gaat er bij mij niet in dat er een probleem zou zijn. Daarom kom ik er iedere keer weer op terug: Wat is dit toch voor een kul? Er gebeurt niets en daarom ga ik morgen gewoon doen wat ik de hele tijd al doe: erop aandringen dat men onze certificaten accepteert. Het gaat om de interpretatie van een richtlijn en een bilateraal verdrag helpt daar niet bij. Het hangt af van de bereidheid van deze landen om geen problemen meer te maken en de bestaande problemen op te lossen.

Tot nu worden er alleen maar problemen gemaakt en ik vind dat echt heel erg jammer om mij maar heel voorzichtig uit te drukken. Ik kom hier dus nog op terug. Overigens zijn er dit jaar nog geen aanhoudingen verricht. Ik hoop dus maar dat de prioriteiten van Duitsland en Denemarken bij de handhaving ergens anders liggen. Het zou als een tussenvorm al heel mooi zijn – iedere draai doet in de politiek immers pijn – als de Duitse en Deense collega's zouden uitspreken dat het bij de handhaving echt geen prioriteit heeft. Dat zou al weer wat schelen. Maar goed, ik bericht de Kamer hier weer over na afloop van de Transportraad, een raad waarop ik de Duitse minister Dr. Peter Ramsauer weer ga vertellen dat dit punt in het Nederlandse parlement zeer hoog wordt opgenomen en dat het niet goed is voor onze bilaterale betrekkingen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik weet niet hoe Dr. Peter Ramsauer gaat zeggen, maar wat is gedogen eigenlijk in het Duits?

Minister **Eurlings**: «Die Augen schliessen»!

Er is een vraag gesteld over de tweede fase in de onderhandelingen met de VS. Het akkoord uit 2007 is van grote economische waarde gebleken voor de luchtvaartindustrie in zowel de VS als in Europa en Nederland. Wij hebben in dit akkoord de afspraak opgenomen dat wij over een aantal zaken verder zouden praten in een tweede ronde onderhandelingen. Die ronde is in april van dit jaar afgerond. Ik ben daar blij mee, want het uitblijven van overeenstemming over de tweede fase had kunnen leiden tot het opschorten van de afspraken uit het eerste akkoord, iets wat heel erg slecht zou zijn. Die afspraken zijn namelijk van groot belang voor onze luchtvaartsector.

Een belangrijk discussiepunt bij de onderhandelingen was de mogelijkheid om te investeren in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Over de uitkomst van die discussie ben ik minder blij. Wij hebben ons er namelijk bij neer moeten leggen dat wij voorlopig geduld moeten betrachten. Afgesproken is dat Europa haar markt verder zal openstellen voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen als de Amerikanen de investeringsmogelijkheden uitbreiden. Het ligt dus nog steeds moeilijk. Tijdens een werkbezoek in 2007 aan Amerika heb ik zelf ervaren hoe emotioneel het daar ligt. Amerikanen zien de luchtvaartindustrie als een soort van strategische asset die beschermd moet worden tegen buitenlandse invloed en tegen overnamen door een buitenlandse maatschappijen. Men heeft nu een eerste openingetje geboden, maar wij zijn er nog lang niet. Ik vind het dus wel goed dat de tweede fase bij andere onderwerpen wel tot resultaten heeft geleid, want daarmee hebben wij de eerste fase structureel veiliggesteld. In de tweede fase zijn verder afspraken gemaakt over klimaat en het afstemmen van concurrentieregels, waarmee het al met al goed is dat wij deze slag hebben gemaakt.

Galileo. In 2007 zijn besluiten genomen over het management en de uitvoering van het programma. Deze besluiten zijn inmiddels geïmplementeerd door de Commissie en de European Space Agency. Een belangrijk deel van het werk, onder meer de opdracht voor de bouw van 14 satellieten, is aanbesteed. De huidige planning gaat uit van een rompsysteem eind 2014, waarna de afbouw moet plaatsvinden. De Commissie zal in juli van dit jaar met een mededeling komen, waarin men het totale plaatje van de voortgang en de kosten presenteert en ook voorstellen doet voor het beheer en de operationele fase. Ik zal de Kamer deze mededeling onverwijld doen toekomen, opdat wij daarna deze discussie hernemen. De Kamer heeft altijd terecht gewezen op het belang van goed risicomanagement en kostenbeheersing. Ik heb mij daarvoor ook altijd hard gemaakt in Europa. Wij moeten een en ander dan ook zeker scherp in het oog houden, aangezien het om «megaveel» geld gaat. Een paar procent «eruit swingen» betekent dan ook «megaveel» extra belastinggeld voor het project. En dat moeten worden voorkomen. De

mededeling is voorzien voor eind juli en ik stel mij voor dat ik de Kamer voor het einde van het zomerreces hierover zal berichten. Het Witboek transport komt naar verwachting eind dit jaar of anders uiterlijk begin volgend jaar gereed. Dit in antwoord op een vraag van de woordvoerder van de D66-fractie. Voorzitter. Ik denk daarmee alle vragen te hebben beantwoord.

De **voorzitter**: Ik bedank de minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Ik zie aan de leden dat er nog enkele vragen zijn blijven liggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een vraag gesteld over de zelfstandige chauffeurs. Is daar nog iets mogelijk? Ik vraag dat, omdat in ieder geval de VVD-fractie het verschrikkelijk vindt wat hier gebeurt. Maar volgens mij denken de woordvoerder van het CDA en enkele andere woordvoerders er precies zo over: wat Europa hier aan het doen is, kan echt niet.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb toch een korte tweede termijn nodig, want ik wilde zojuist interrumpen op een moment dat de minister het verschil tussen het Amerikaanse en het Europese systeem voor vulkaanuitbarstingen uitlegde. De voorzitter zag dat volgens mij ook, maar ik wachtte even omdat ik wilde nadenken over het grijze gebied dat de minister noemde. In dit gebied ligt de verantwoordelijkheid bij de luchtvaartmaatschappijen zelf. Ik kan niet beoordelen in hoeverre maatschappijen zelf kunnen bepalen of het verantwoord is om wel te gaan vliegen. De druk om wel te vliegen is in ieder geval heel hoog, aangezien hiermee heel veel geld gemoeid is. Een omweg van een paar procent betekent immers ook een paar procent meer kosten. Wellicht is dit toch reden voor sommige luchtvaartmaatschappijen om risico's te nemen. Is het met het oog hierop niet beter om ook hier conservatief te werken en het bovenste gedeelte van het grijze gebied toe te voegen aan het zwarte gebied?

Minister **Eurlings**: De rij- en rusttijden van zelfstandige chauffeurs. Ik betreur het zeer dat het commissievoorstel in de plenaire vergadering van het EP is verworpen. Door deze stap van het EP zullen zelfstandige beroepschauffeurs alsnog onder arbeidstijdenrichtlijn komen te vallen. Wij hebben al eerder met elkaar besproken dat het oncontroleerbaar is en niet ter zake doend. Men is dus echt de verkeerde weg ingeslagen. Het is van groot belang dat zelfstandige chauffeurs buiten de richtlijn worden gehouden, aangezien ik een principiële tegenstander ben van het stellen van arbeidstijdenregels voor zelfstandige ondernemers. De sector wordt gekenmerkt door vele kleine ondernemingen en ik hecht aan het vrije ondernemerschap in deze sector. Verder maak ik mij ook zorgen over een mogelijke ongewenste precedentwerking voor andere sectoren. Ik steun de analyse van de Commissie en haar impact assessment volledig! Ik zie als groot nadeel van het onderbrengen van zelfstandige chauffeurs onder deze regeling de toename van de administratieve regels en het feit dat regels voor de arbeidstijden van zelfstandigen nauwelijks handhaafbaar zijn. Wie gaat controleren of een zelfstandige 's avonds thuis zijn administratie doet? Wie gaat dat allemaal in de gaten houden? Het is echt van de zotte.

Wij hebben eerder echter wel erkend dat er een probleem kan zijn als mensen in naam zelfstandig zijn, maar in de praktijk voor een baas werken die hen uitbuit en dwingt om te veel uren te maken. Daaraan kun je iets doen door andere regels te stellen. Ik heb er daarom bij commissaris Kallas op aangedrongen om het commissievoorstel niet in te trekken en het gewoon op tafel te houden. Ik heb dat gedaan vanwege de grote belangen die op het spel staan en gelet op het feit dat vele partijen, waaronder een substantieel deel van het Europees Parlement, bereid zijn om verder over dit dossier te onderhandelen. De Commissie moet dus de hakken in het zand zetten en niet opgeven, want het is echt pure symbool-

wetgeving, symboolwetgeving die bovendien zijn doel voorbijschiet. Het vermindert de geloofwaardigheid van dit soort regels en het maakt het voor vele ondernemers in transportminnend Nederland, die het door de crisis toch al moeilijk hebben, alleen nog maar moeilijker.

Waarom denken wij dat het verantwoord is om met een grijs gebied te werken? Maatschappijen kunnen niet zomaar door een grijs gebied vliegen. Zij zullen namelijk eerst een safety case moeten voorleggen en de eisen die daaraan worden gesteld, zijn niet gering. Deze safety case wordt opgesteld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Hiervan maakt een verklaring van de motorfabrikant over de grenswaarden van de motoren van het desbetreffende vliegtuig deel uit. Als dat niet in orde is, wordt de safety case afgewezen en mag men niet in een grijs gebied vliegen. Er worden dus heel wat eisen gesteld. Als daaraan echter is voldaan, dan is het verantwoord om een vliegtuigmaatschappij toestemming te geven om in een grijs gebied te vliegen. Als de concentratie as echt heel hoog is, dan zal deze maatschappijen net als nu verboden worden om te gaan vliegen. De luchtverkeersleiding zal dat gaan controleren.

Met deze benadering hebben wij het beste van «both worlds». Maatschappijen die goed bezig zijn, het onderhoud op orde hebben en beschikken over de benodigde expertise mogen in een grijs gebied vliegen, maar als het echt niet anders kan, nemen de overheid en de betrokken instanties hun verantwoordelijkheid.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde van dit algemeen overleg gekomen. Voordat ik de vergadering sluit, zal ik voorkomen dat de minister nog een keer door de Verkeersraad in Berlijn op de vingers moet worden getikt. De juiste termen voor de «Traditionsschiffe» zijn: erlauben en gewähren. Volgens mij is «gewähren» nog het beste, maar ik zou zeggen: Maak er niet te veel gebruik van!

De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan. Hij zal de Kamer voor het einde van de zomer en zo snel mogelijk na het verschijnen van de mededeling van de Commissie een brief doen toekomen over de stand van zaken rond Galileo. Verder zal de minister de Kamer binnen twee maanden berichten over de resultaten van het overleg tussen de Europese Commissie en de nationale handhavers over de handhaving van de verordening inzake passagiersrechten in de luchtvaart.

Dat waren de toezeggingen. Ik bedank de leden van de commissie en de minister en zijn staf. Ten slotte bedank ik de aanwezigen voor hun belangstelling.