

Eurlings

Roemer als suggestie willen meegeven om zijn motie van de agenda af te voeren, tot in ieder geval na dit debat. Dit lijkt mij sowieso zinnig.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor volgende week te stemmen over de moties.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart en de Luchtvaartwet ter implementatie van verordening (EG) nr. 2111/2005 inzake de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen met een exploitatieverbod en informatie aan luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij (PbEU L344) en verordening (EG) nr. 1107/2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PbEU L204) (31232).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Het wetsvoorstel is een mond vol. Kort samengevat komt het erop neer dat er in Europa een zwarte lijst komt van maatschappijen die niet voldoen aan de veiligheidseisen. Daarnaast moet de informatie aan reizigers verbeterd worden en wordt de mogelijkheid gecreëerd dat gehandicapten altijd mee kunnen aan boord van een vliegtuig.

Wat ons betreft zijn dit sympathieke voorstellen. Wij hadden daar een aantal vragen over. Wij hebben hierover al veel met elkaar gesproken in het kader van het verslag. Wij willen de minister en zijn ondersteuning hartelijk dankzeggen voor de beantwoording van onze vragen bij het verslag. Wij zijn erg blij met een aantal toezeggingen, zoals de invoering van een actief waarschuwingssysteem. Wij hebben hierover eerder vragen gesteld. Toen was het systeem, de SAFA-database, nog niet geïmplementeerd. Wij zijn blij dat dit nu wel het geval is. Het heeft weinig zin om allerlei zaken te regelen als er vervolgens niet kan worden gehandhaafd, omdat de informatie niet bij de juiste mensen is terechtgekomen.

Wij hebben een casus van coach-sharing voorgelegd. Daarbij voeren twee luchtvaartmaatschappijen delen van een reis uit. In onze casus zijn dit KLM en Garuda, die tussen Amsterdam en Denpasar vliegen. Wij zijn blij met het antwoord dat de passagier, wanneer een deel van de reis vervalt, alle delen van de reis vergoed zal kunnen krijgen die in het oorspronkelijke reisplan van de passagier niet gemaakt zouden zijn. Het heeft immers weinig zin om te vertrekken met de KLM en vervolgens in Indonesië tot de conclusie te komen dat je niet verder komt dan Jakarta. De CDA-fractie heeft nog wel twee vragen aan de minister. Deelt hij onze mening dat het goed zou zijn om mensen erop te wijzen dat het verstandig is om op deze wijze een ticket te kopen en dat er daarentegen risico's zijn verbonden aan het zelf fabriceren van een routeplan? Zo ja, hoe denkt hij de

voorlichting op dat punt aan te geven of ziet hij dat als een verantwoordelijkheid van de sector? Daarnaast merken wij nu dat de Indonesische internationale luchtvaartmaatschappij Garuda niet meer mag vliegen. Ziet de minister mogelijkheden dat op termijn door bijvoorbeeld samenwerkingsverbanden met westerse luchtvaartmaatschappijen wel weer gevlogen wordt?

Mijn fractie vindt dat de minister op twee andere punten nog iets meer ambitie kan tonen: de publicatie van de namen van luchtvaartmaatschappijen die onder verscherpt toezicht staan en de sancties voor EU- en niet-EU-luchtvaartmaatschappijen die zich niet aan de afspraken houden. In Nederland wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat op dit moment publiekelijk gemeld welke luchtvaartmaatschappijen onder verscherpt toezicht staan. Hierbij is belangrijk dat richting publiek en gebruikers het signaal wordt gegeven dat de maatschappij weliswaar veilig is, maar dat er nog wel wat moet verbeteren; je kunt het vergelijken met het uitdelen van een gele kaart. Reïsonderingen kunnen en zullen druk uitoefenen op die maatschappij om beter te presteren op het gebied van veiligheid; bovendien weten zij dat zij enig risico lopen wat betreft de continuïteit voor de toekomst. De CDA-fractie ziet graag dat de minister zich in Europees verband ervoor inspannt dat ook in Europa publicatie plaatsvindt van die maatschappijen. Kan de minister een toezegging op dit punt doen?

Kan de minister daarnaast de Kamer informeren hoe de informatie in de richting van reizigers rondom de publicatie van de "gele kaart" verbeterd kan worden? Het afgelopen paasweekend heeft het hard gesneeuwd, dus toen mijn fractiegenoten in mijn inbreng voor dit debat hadden gelezen dat er ergens een gelekaartpublicatie plaatsvindt, is een aantal van hen achter de computer gekropen en heeft mij gevraagd waar die publicatie gevonden kon worden. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik het antwoord daarop ook schuldig moest blijven. Gelukkig hebben wij een bewindspersoon in ons midden die de Kamer keurig kan vertellen waar dit gepubliceerd is. Is het echter een mogelijkheid om dat wat duidelijker te publiceren?

Tijdens de sneeuwstormen van afgelopen weekend zag mijn fractie ook in bepaalde krantenpublicaties dat het met de implementatie van een andere richtlijn niet goed gaat, namelijk de "denied boarding compensation". Het komt nog te vaak voor dat reizigers ergens gestrand zijn en dan niet het geld kunnen krijgen dat zij volgens de richtlijn zouden moeten kunnen krijgen. Nu bieden wij de consumenten via de onderhavige richtlijn opnieuw extra rechten waarbij weer wordt gezegd dat zij geholpen kunnen worden. Maar wij maken ons daar toch grote zorgen over. Collega Roemer heeft daarover ook uitgebreide vragen gesteld, uit de antwoorden waarop valt te destilleren dat de minister van plan is te komen tot een Europese geschillencommissie. Kan de minister de Kamer hierover meer vertellen? De CDA-fractie vindt dat wij niet hoeven te wachten op het moment totdat het in Europees verband is geregeld en heeft met de SP-fractie een amendement op stuk nr. 7 ingediend om in ieder geval in Nederland te komen tot een geschillencommissie.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik wil een vraag stellen over dat amendement-Haverkamp/Roemer en de argumenten die de heer Haverkamp nu heel kort noemt. Iedereen is voor een effectievere klachtenbehandeling. Als ik echter het

Haverkamp

amendement begrijp en hetgeen de heer Haverkamp zegt over het in Nederland alvast beginnen met een geschillencommissie, dan zou dat een extra instantie inhouden, terwijl wij nu net de Inspectie Verkeer en Waterstaat extra mogelijkheden hebben gegeven. Is de heer Haverkamp niet bezorgd dat het paard achter de wagen gespannen wordt?

De heer **Haverkamp** (CDA): Nee, daar ben ik niet bezorgd over. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is op dit moment belast met de klachtenbehandeling. Helaas blijkt uit de praktijk dat dat niet goed werkt. Er is bijvoorbeeld een particuliere stichting die het wel voor elkaar krijgt om mensen verder te helpen, terwijl onze overheidsorganisaties daarin falen. Wij vinden het verkeerd dat op het moment dat de Kamer een regel afkondigt ter bescherming van de belangen van de consumenten, die consumenten vervolgens afhankelijk zijn van een commerciële instantie om hun recht ook te halen. Daarom zeggen wij dat een geschillencommissie een uitgelezen instrument is om de drempel voor mensen te verlagen en om hen met die klacht te helpen. In ons amendement gaan wij nog niet zo ver dat wij tot in detail beschrijven hoe die geschillencommissie eruit moet zien. Wij vinden het echter wel belangrijk dat het nu geregeld wordt. Wij merken namelijk al een aantal jaren – in 2005 hebben wij de eerste vragen daarover gesteld – dat het op de manier waarop het nu geregeld is niet werkt.

De heer **Nicolai** (VVD): Maar het zou niet noodzakelijkerwijs een nieuwe instantie hoeven te zijn? Dat is in ieder geval mijn zorg. Zou er bijvoorbeeld ook nog eens gekeken kunnen worden naar wat de inspectie nu doet en of er op dat punt meer mogelijkheden moeten zijn? Moet er wellicht in Europees verband bekeken worden of er betere voorzieningen te treffen zijn?

De heer **Haverkamp** (CDA): Het hoeft wat ons betreft niet noodzakelijkerwijs een nieuwe instantie te zijn. Het amendement ziet er op toe dat de minister een eventuele geschillencommissie aanwijst. Het is prima als dat een bestaande geschillencommissie is, waarvan hij vindt dat het onderwerp er al behandeld wordt. Mijn fractie vindt echter dat het niet de Inspectie Verkeer en Waterstaat moet worden. Wij hebben met elkaar voldoende leergeld betaald om te weten dat dat niet de juiste weg is. Wij laten de invulling over aan het kabinet, wij zeggen alleen dat wij het pad van de Inspectie Verkeer en Waterstaat nu twee en een half jaar hebben bewandeld en dat wij daar niet gelukkig van zijn geworden. Wij kiezen nu voor een ander pad. Wij helpen de minister alvast door het in de wet te zetten.

Als wij het voorliggende voorstel kritisch bekijken, zien wij dat in artikel 12 van de zwartelijstverordening de reiziger het recht krijgt op terugbetaling van de kosten van een andere vlucht, in die gevallen waarin de luchtvaartmaatschappij op een zwarte lijst wordt geplaatst. Onduidelijk is nog wie dat betaalt en hoe het betaald gaat worden. Ik kan mij voorstellen dat op het moment dat een luchtvaartmaatschappij van buiten de EU de gehele Europese markt ziet wegvallen, deze luchtvaartmaatschappij niet bereid is geld over te maken naar gedupeerde Europeanen. Hoe staat de minister daarom tegenover het idee om in Europees verband een soort borg te vragen aan non-EU maatschappijen

voordat deze in de EU mogen komen vliegen? Er wordt dan dus een borgsom betaald voordat men een vergunning krijgt om in de EU te gaan vliegen. Bij goed gedrag kan deze borgsom blijven staan. Als een maatschappij zich niet netjes gedraagt, vervalt de borgsom en worden daarvan de gedupeerden betaald.

Ten slotte stelt de regering voor om per ministeriële regeling over te kunnen gaan tot de introductie van bestuursdwang. Dit lijkt mijn fractie geen goed idee. Wij hebben daarom een amendement voorbereid waarin deze passage wordt vervangen door dan wel een ministeriële regeling met voorhang dan wel een AMvB met voorhang. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik op dit moment nog enigszins in verwarring ben door artikel 1.8 van de Algemene wet bestuursrecht. Wij weten dus nog niet precies of het bij AMvB of bij ministeriële regeling moet worden geregeld. Ik zal straks twee amendementen indienen. Op die manier wil ik graag in discussie treden met mijn collega's en de regering om te kijken welke oplossing de beste is.

De **voorzitter**: Ik verzoek u allen, met mij mee te denken over de planning van dit debat. Uiterlijk om 19.30 uur moet er geschorst worden voor de dinerpauze. Als u zegt dat het debat inclusief alle termijnen voor die tijd kan worden afgedaan, dan zet ik mij daarvoor in. Ik zie dat hiermee wordt ingestemd. Dan is het bij dezen ook een afspraak waarvoor u allen zelf enige verantwoordelijkheid draagt.

Het woord is aan de heer Haverkamp. Pardon, de heer Roemer. Ik vergis mij.

□

De heer **Roemer** (SP): Dat geeft niets, voorzitter. Bij het programma Kassa werd ik ook al voor een ander uitgemaakt. Het begint steeds meer een gewoonte te worden. Ik ben ook al eens mevrouw Roefs genoemd. Blijkbaar moeten wij op heel veel dingen letten. Voor de kijker thuis: het is geen prijsvraag, ik ben gewoon mijnheer Roemer...

Laat ik voorop stellen dat de SP-fractie tevreden is over de komst van de zwarte lijst voor onveilige vliegtuigen en over het regelen van toegankelijkheid binnen Europa. Mijn fractie steunt deze kleine stappen om de luchtvaart iets beter te regelen. Zij maken echter ook duidelijk dat er nog veel te verbeteren valt. Voor de gehandicapten is het goed dat zij nu binnen Europa met de luchtvaartmaatschappijen kunnen reizen. Juist de luchtvaart is echter bij uitstek een mondiale sector. Gehandicapten moeten met alle maatschappijen overal heen kunnen vliegen. De minister zegt dit een sympathieke gedachte te vinden, maar constateert dat hier wereldwijd nog onvoldoende draagvlak voor is. Een logische vraag is welke maatregelen hij gaat nemen om dit draagvlak all over the world te vergroten.

Het opstellen van een zwarte lijst voor slechte luchtvaartmaatschappijen is een goede maatregel. Veiligheid gaat boven alles. Het bericht van vorige week over de muizen in de gangpaden en de cockpits toont weer aan dat er gestraft moet worden waar het nodig is. Kennelijk wordt het voor vliegmaatschappijen door de grote concurrentie vrijwel onmogelijk om een vliegtuig uit de roulatie te halen om bijvoorbeeld ongedierte goed te bestrijden.

Roemer

De druk van de commercie en het kwaliteitsverlies hebben ook gevolgen voor de passagiers. Als een vlucht plotseling uitvalt, is er vaak geen reservematerieel. Zo heeft een vliegtuigmaatschappij onlangs veel reizigers gedupeerd, omdat alle vliegtuigen ingepland waren terwijl één toestel tien dagen in onderhoud was zonder dat daarvoor een ander vliegtuig was geleased, met als gevolg duizenden gedupeerden.

Het kan echter nog erger. Soms plant een luchtvaartmaatschappij zelfs meer vliegtuigen in dan waarover zij beschikt. Daardoor worden reizigers moedwillig gedupeerd. Voor de SP is dan ook niet duidelijk waarom alleen onveilige luchtvaartmaatschappijen op een zwarte lijst moeten komen te staan. Er zijn heel wat meer uitwassen in de luchtvaart.

Wij hebben al een aantal keren gevraagd naar de naleving door de luchtvaartsector van de Europese richtlijn over de rechten van vliegtuigpassagiers. De minister wil dat Europa hier optreedt. Op welke termijn denkt hij dat Europa een geschillencommissie voor de luchtvaart zal installeren? En wanneer is voor de minister het moment aangebroken om niet meer op Europa te wachten maar zelf maatregelen te nemen? De heer Haverkamp heeft zojuist al gezegd dat ook voor de SP dat moment nú al aangebroken is.

Er zijn voorbeelden te geven van situaties waarin luchtvaartmaatschappijen moedwillig de klanten in de kou laten staan en hen daarvoor niet compenseren. De SP is van mening dat deze luchtvaartmaatschappijen moeten worden aangepakt en een plek op een zwarte lijst verdienen. Is de minister bereid, dit te gaan onderzoeken?

Er zijn tal van voorbeelden bekend van vliegtuigmaatschappijen die te weinig vliegtuigen hebben. In drukke periodes komt het regelmatig voor dat reizigers pas een dag later dan gepland kunnen vertrekken, met het excuus dat er sprake is van overmacht, terwijl dat helemaal niet het geval is. Voor de reiziger betekent het echter wel een vakantiedag minder!

De SP wil dan ook dat de minister vier dingen gaat doen. Er moet op de Nederlandse vliegvelden een informatiebalie komen waar reizigers informatie kunnen krijgen over hun rechten. Verder wil de SP dat de minister per direct de mandaten van de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitbreidt, zodat de inspectie daadwerkelijk in staat is om dat onderzoek te doen dat nu helaas alleen door commerciële bedrijven gedaan kan worden. Op dit moment heeft de inspectie namelijk alleen de bevoegdheid om op te treden conform de Europese verordening. Het kan niet zo zijn dat een instantie die wij daarvoor aanwijzen, onvoldoende bevoegdheden, capaciteit of welk probleem dan ook heeft om haar werk te kunnen doen. Dat moet morgen opgelost zijn.

Vervolgens wil de SP de instelling van een geschillencommissie. De heer Haverkamp sprak al daarover. Tot slot wil de SP dat vliegmaatschappijen die het niet nauw nemen met de rechten van de reizigers, op een zware lijst komen.

De heer **Tang** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. De PvdA-fractie kan instemmen met het voorliggende wetsvoorstel. Luchtvaartveiligheid is uiteraard van het grootste belang. Het kan niet zo zijn dat er luchtvaartmaatschappijen zijn die niet in staat of zelfs niet bereid

zijn om te voldoen aan de veiligheidsvoorschriften. Het is daarom een goede zaak dat er met de communautaire zwarte lijst een nieuw instrument is gekomen om dergelijke maatschappijen te weren. Het is ook een goede zaak dat met behulp van dit wetsvoorstel de vergunning op basis van de Luchtvaartwet kan worden ingetrokken, of de aanvraag voor een nieuwe vergunning kan worden geweigerd.

De wijziging van de Luchtvaartwet beschermt de consument tegen ondeugdelijke en onveilige luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartconsument wordt in de praktijk echter ook getroffen door andere ongemakken dan onveiligheid. Een terugkerend thema is de handhaving en de goede uitvoering van verordening 261/2004. Wij hebben daarvoor vorig jaar Kamervragen gesteld. De consument kan wanneer een vlucht geannuleerd wordt of wanneer er om andere redenen geen toegang is tot het vliegtuig, een compensatie krijgen tot € 600. Ons bereiken echter steeds verschillende signalen over een correcte uitvoering van de verordening. Commissaris Barrot heeft vorig jaar aangegeven dat de verordening niet overal doeltreffend wordt gehandhaafd. In het antwoord van de minister op Kamervragen van collega Roemer wordt gesuggereerd dat de handhaving door de IVW nu op orde zou zijn. Wij krijgen echter signalen dat dit nog niet het geval is, omdat de IVW niet toegankelijk genoeg is en de verordeningen niet genoeg bekend zijn. Ik geloof dat dit eerder is gememoreerd. Kan de minister aangeven wat de echte stand van zaken is? Is het voor de bestuursrechtelijke toezichthouder niet sowieso een merkwaardige rol om als een soort bemiddelaar op te treden tussen reiziger en luchtvaartmaatschappij? Kan hij binnen drie maanden met concrete getallen komen over hoe vaak de IVW interenieert en hoe vaak het verzoek van de IVW door de luchtvaartmaatschappij wordt opgevolgd? Zijn er concrete cijfers over de bekendheid van de verordening? Is het niet mogelijk om de compensatie automatisch aan de getroffen luchtvaartreizigers toe te kennen, zoals ook gebeurt bij energiebedrijven in het geval van een stroomstoring van langer dan vier uur?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de totstandkoming van de beoogde Europese geschillencommissie? Heeft de minister hierover al gesproken in Brussel? Hoe staat de Europese evenknie van de BARIN hier tegenover en op welke termijn kan zo'n Europese geschillencommissie er zijn? Kan dat nog voor de zomer? Als deze Europese geschillencommissie er niet kan komen, dan moet er alsnog een Nederlandse geschillencommissie komen. Deze kan desnoods verplicht worden gesteld. Ik geloof dat dat ook de strekking is van het amendement dat de heren Haverkamp en Roemer hebben ingediend.

De PvdA-fractie heeft sympathie voor het voorstel van de CDA-fractie om niet alleen rode, maar ook gele kaarten te kunnen uitdelen. Het is dan wel belangrijk om de consument hierover goed te informeren, bijvoorbeeld door een begrijpelijk overzicht op IVW.nl. Hoe staat de minister hier tegenover?

De heer **Nicolai** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie kan instemmen met deze implementatie. Beide verordeningen zijn goed voor de toegankelijk van luchtvaart voor gehandicapten en het is goed dat wij op Europese schaal

Nicolai

met een zwarte lijst werken. Het kan natuurlijk altijd beter en er is nog een grotere schaal dan Europa, maar dit is echt een belangrijke stap en wij zien ook al dat het werkt.

Ik maak nog enkele opmerkingen over de suggesties die vooral door de CDA-fractie maar ook door de SP-fractie zijn gedaan over de geschillen en de afhandeling van klachten. De heer Tang sprak hier ook over. Ook mij bereiken geluiden uit de praktijk dat mensen ontevreden zijn de klachtafhandeling. Ook ik heb gezien dat er instanties zijn zoals EuroClaim die veel meer dan de inspectie inzicht lijken te hebben in welke vliegtuigen zijn ingeboekt, gepland en uitgevallen en waarom. Is dat zo en hoe kan dat? Als het nodig is om de bevoegdheden of mogelijkheden bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat uit te breiden, dan sta ik daar zeer positief tegenover, want dit is een zotte situatie. Ik ben er vooralsnog niet voor om de richting op te gaan van de heer Haverkamp met zijn amendement en nu al te regelen dat er een aparte, nieuwe instantie moet komen voor geschillenbehandeling, want er lopen al een paar dingen. De mogelijkheden zijn nog niet zo lang geleden bij de IVW neergelegd en uitgebreid. Er loopt een EU-evaluatie. Er zijn plannen die voor de zomer misschien tot iets leiden op Europees niveau, zoals de heer Tang zei. Dat lijkt mij ook de meest adequate schaal. Ik wil een reactie van de minister op die punten en over de voortgang, waarbij ik graag hoor wat nodig is om de IVW wel te laten doen wat wij willen. Dat lijkt mij de eerste vraag. Als het nodig is, dan moeten wij daar vooral werk van maken, zodat het daar kan gebeuren. Ik ben dus geen voorstander van een nieuwe instantie, maar wel van een effectievere klachtenafhandeling.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ook ik zal het kort houden. De PVV stemt in met de zwarte lijst. Het is ook goed dat de toegankelijkheid voor mindervaliden wordt verbeterd. Ik heb dus alleen nog opmerkingen over zaken waarbij wij vraagtekens plaatsen.

Voor de luchtvaartmaatschappijen die net niet aan de criteria voldoen om op de zwarte lijst te komen, wordt een gelekaartprocedure afgesproken. Ik had eigenlijk een "grijze lijst" in gedachte. Die gegevens moeten in ieder geval wel openbaar worden gemaakt, zodat daar een soort schandpaaleffect van uitgaat. Reizigers zien dan dat die luchtvaartmaatschappijen nog niet op de zwarte lijst staan maar wel bijna en dat er veiligheidszaken in het geding zijn.

Wat betreft de naleving van de compensatie voor benadeelde reizigers, is wel duidelijk dat die beter moet, maar wij willen op dit moment nog niet meeregeren door een geschillencommissie voor te schrijven. Op dit punt zit ik dus een beetje tussen CDA en VVD in. Het is in ieder geval wel belangrijk dat het geregeld wordt. Minister, hoe gaat u dat regelen?

De vergadering wordt van 17.30 uur tot 17.45 uur geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor hun bijdrage in eerste termijn. Het is belangrijk om te constateren dat iedereen in de Kamer, van links tot rechts, de hoofdbedoeling van dit wetsvoor-

stel steunt. De aanleiding voor dit debat, de behandeling van het wetsvoorstel tot wijziging van de Luchtvaartwet, is een belangrijke. Het betreft de een-op-eenvertaling in Nederlandse regelgeving van EU-verordeningen, maar wel een belangrijke, want het gaat om verordeningen die rechten en plichten van onder meer luchtvaartmaatschappijen en consumenten in de luchtvaartbranche beter moeten regelen. Alle woordvoerders hebben het belang genoemd van het instellen van een gemeenschappelijke EU-lijst van luchtvaartmaatschappijen die niet aan de luchtvaartveiligheidseisen voldoen en die als gevolg daarvan een Europees vliegverbod opgelegd krijgen. Het is van belang dat dit zo snel mogelijk dé praktijk wordt, want dat is van belang voor de veiligheid voor de reizigers; ook vanuit Nederland. Het regelen van verordeningen en het verstekken van informatie aan luchtreizigers over de identiteit van luchtvaartmaatschappijen en de rechten van minder mobiele passagiers die met het luchtvervoer reizen, zijn ook gediend met deze regeling.

De verordeningen maken onderdeel uit van een breed Europees streven om de veiligheid in de burgerluchtvaart te bevorderen en om door een betere bescherming van passagiersrechten het imago van het openbaar vervoer te verbeteren. Dit moet leiden tot een gezonde concurrentie tussen exploitanten, zodat er concurrerende en goed presterende Europese vervoersdiensten kunnen ontstaan.

In de schriftelijke voorbereiding bleek bij de vaste Kamercommissie in het algemeen instemming met de strekking van het voorstel. Vooral de EU-regels voor de instelling van een communautaire lijst van foute luchtvaartmaatschappijen, die de veiligheid in de burgerluchtvaart moet verhogen, kan op ruime bijval rekenen. In de schriftelijke voorbereiding zijn vele vragen gesteld en ik ben blij dat de beantwoording een behoorlijk aantal zorgpunten heeft kunnen wegnemen. Er is een aantal onderwerpen overgebleven waarover vandaag naar aanleiding van dit wetsvoorstel door u is gesproken. Ik zal de gestelde vragen graag beantwoorden.

Laat ik eerst ingaan op de Europese zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen. Daarna ga ik in op de rechten van passagiers en op vragen over andere onderwerpen die naar voren zijn gekomen. Ik zal in het kort de procedure schetsen voor het op de zwarte lijst zetten van een luchtvaartmaatschappij. Inspecties vinden plaats door individuele lidstaten op basis van gestandaardiseerde checklijsten. Bevindingen van deze inspecties worden verwerkt in een centrale database van de EASA. Een voorstel tot plaatsing van een luchtvaartmaatschappij op de zwarte lijst kan vervolgens door elke lidstaat worden gedaan ingediend bij de EASA. Dit geschiedt op basis van een daartoe speciaal ontwikkelde checklist. De EASA consulteert de overige lidstaten en doet een voorstel aan de "Air Safety Committee" van de Europese Unie. Daar vindt vervolgens de afweging plaats, op basis van de samenhang tussen de bevindingen, op grond waarvan de veiligheid in gevaar zou kunnen worden gebracht. Ik zeg dit nadrukkelijk, want de besluitvorming over plaatsing op de zwarte lijst kan het gevolg zijn van één heel dramatische bevinding, maar ook van een samenloop van een aantal iets minder dramatische bevindingen, op grond waarvan wordt besloten dat een maatschappij niet meer de Europese Unie binnen mag.



De heer Roemer (SP)

© M. Sablerolle – Gouda

Er is dus een vrij grote set van mogelijkheden, die uiteindelijk kunnen leiden tot plaatsing op de zwarte lijst.

De luchtvaartmaatschappij en de toezichhoudende autoriteit worden in kennis gesteld van het voorgenomen besluit tot plaatsing op de zwarte lijst, en zij worden beide door de Air Safety Committee gehoord. Er was een hele discussie over de vraag of er niet een fase van verscherpt toezicht aan plaatsing op de zwarte lijst vooraf kan gaan. Daarmee wordt het voor de burger mogelijk om te anticiperen op een mogelijke plaatsing op de zwarte lijst. Het zou ook een stimulans kunnen zijn voor de luchtvaartmaatschappijen om nog krachtiger aan verbetering te werken.

Over zo'n Europees verscherpt toezicht kan ik melden dat op dit moment vanuit de centrale database door EASA een lijst wordt samengesteld van luchtvaartmaatschappijen die verscherpt toezicht behoeven. Aan deze lijst wordt dus gewerkt; je zou dit een gelekaartlijst kunnen noemen of wat dan ook. Deze lijst wordt echter niet openbaar gemaakt. De staten rapporteren maandelijks hun bevindingen met betrekking tot de op de lijst voorkomende luchtvaartmaatschappijen aan EASA.

Men zal zich afvragen waarom die lijst niet openbaar gemaakt wordt. Ik heb daar navraag naar gedaan. Welnu, op het ogenblik is geen enkel land dat die lijst openbaar maakt of wil maken. Ook de Europese Commissie zit op de lijn, zo is aan ons gecommuniceerd, dat men niet wil dat die lijst openbaar gemaakt wordt. De reden daarvan is dat het door de hele set van maatregelen, waardoor een maatschappij toch een beetje in de gevarenzone raakt, op juridische problemen kan stuiten. Zo zouden daaraan door consumenten conclusies ontleend kunnen worden die niet of niet altijd gerechtvaardigd zijn. Het zou dus kunnen leiden tot een onjuiste interpretatie door de consument, wat grote schade kan opleveren voor de luchtvaartmaatschappij, alsook daarmee samenhangende schadeclaims van die maatschappij. Ik merk op dat om deze reden en op basis van ervaringen in het recente verleden, ook op nationale niveaus breed in de Europese Unie, zeer terughoudend is omgegaan met publiciteit inzake verscherpt toezicht.

De heer **Roemer** (SP): Welk belang vindt de minister

belangrijker: dat van de reiziger/passagier of dat van de luchtvaartmaatschappij?

Minister **Eurlings**: Het belang van de passagier; dat is heel simpel.

De heer **Roemer** (SP): Mag ik ervan uitgaan dat u in het verhaal dat u zojuist hebt geprobeerd te verdedigen alle gaten gaat zoeken om dat omgekeerd te krijgen?

Minister **Eurlings**: Helemaal niet. Mijn verhaal is dat er niet zozeer een gele kaart is, als wel een groene, een pimpelpearse kaart en dergelijke is. Het is dus een heel gemêleerde groep die verscherpt toezicht kan krijgen. Dat kan heel direct met veiligheid te maken hebben, maar het kan ook tal van andere aspecten betreffen, waardoor een maatschappij extra toezicht behoeft. Dat kan de maatschappij zelf betreffen, maar het kan ook iets te maken hebben met het toezicht in het land van herkomst van die maatschappij, waar dingen bijvoorbeeld niet helemaal op orde zijn en dergelijke. Nogmaals, de redenen kunnen heel gemêleerd zijn. Als je daarmee zou aangeven dat iedere maatschappij die om welke reden dan ook iets van verscherpt toezicht heeft, gevaarlijk is, bestaat de kans op grote claims en grote juridische problematiek. Ik was nog niet aan het einde van mijn antwoord. Het lijkt mij toch verstandig dat ik dat eerst afrond; daarmee kan ik namelijk heel veel vragen voorkomen.

Voorzitter. Als er in de toekomst sprake zou zijn van publicatie – ik denk dat alle woordvoerders het daarover met mij eens zijn – zou dat nadrukkelijk onder de paraplu van de Europese Unie moeten gebeuren. Wij hebben het hierbij over een Europese lijn en over een Europees luchtruim. Als maatschappijen niet meer in dat luchtruim mogen komen, geldt dat voor de hele Unie. Dat slaat volgens mij meer dan een deuk in een pakje boter. Dit geldt ook voor verscherpt toezicht. Mocht die lijst gepubliceerd worden, neem ik aan dat dit dan op Europees niveau gebeurt. Het moet niet zo zijn dat Luxemburg de lijst wel publiceert en bijvoorbeeld Frankrijk niet. Dat zou tot heel rare fenomenen leiden.

Ik snap de gedachte van veel Kamerleden dat publicatie van de lijst voor de reiziger van belang kan zijn. Ik schuif dit aspect dus helemaal niet weg. Ik herhaal dat de ene maatschappij die op die lijst komt niet de andere is. Het betreft een mêlee van maatregelen. Ik stel de passagier in dit geheel heel nadrukkelijk voorop. In dit licht ben ik wel bereid om bij de Europese Commissie opnieuw aan te kaarten of publicatie van die lijst toch niet mogelijk is. Ik heb wel aangegeven dat dit niet zo gemakkelijk is als het lijkt. Het risico bestaat namelijk dat reizigers zeggen: deze maatschappij is "fout" en daarmee mag ik niet meer vliegen. In lang niet alle gevallen hoeft dat niet op welke waarheid dan ook gebaseerd te zijn. Er kan dan een claim komen van die maatschappij; die kan zeggen: potjandrie, er is wat aan de hand in mijn land van herkomst; daar is toezicht en ik word erop afgerekend, terwijl ik helemaal safe ben. Dit is dus het juridische aspect. Ik herhaal dat ik bereid ben om dit opnieuw aan te kaarten. Ik heb de overwegingen van de Kamer goed gehoord. Ik heb alleen de reden aangegeven dat daar tot nu toe niet voor is gekozen. De Europese Commissie wil het niet. Andere lidstaten van de Europese Unie hebben er ook niet voor gekozen.

Eurlings

De heer **Nicolai** (VVD): Ik had verwacht dat de heer Haverkamp een vraag zou stellen. Nu doe ik het maar. Hoe zit het met de nationale gele, grijze of groene lijst die er kennelijk is? Ik ken die niet en blijkbaar de heer Haverkamp evenmin. Waarom kan dat wel?

Minister **Eurlings**: Wij werken nu toe naar een Europese lijst. Het lijkt mij echt van belang dat de gele kaart een eigen benadering krijgt als voorportaal voor een Europese rode kaart. Dat is van belang in het kader van "gelijke monniken, gelijke kappen", maar ook omdat ook Nederlanders in het buitenland vliegen en buitenlanders vanuit Nederland naar verre bestemmingen. Daarnaast is het van belang om te voorkomen dat een gele kaart ooit een rode wordt. Om maximale druk uit te oefenen op een maatschappij om alle zeilen bij te zetten en snel van de gele lijst af te komen helpt het natuurlijk veel meer als heel Europa zegt "u heeft met ons allemaal een probleem" dan wanneer alleen Luxemburg, België of zelfs het grote Nederland dat zou doen en de rest van de Unie niet.

De heer **Nicolai** (VVD): Deze redenering spreekt mij wel aan, maar mijn vraag was een andere. Er schijnt een Nederlandse gele/grijze lijst te zijn. Gelden dezelfde bezwaren daarvoor ook dat zaken over één kam worden geschoren en dat men het risico loopt op juridische claims?

Minister **Eurlings**: Omdat dit heel nauw luistert, kom ik hierop graag later in mijn betoog terug.

Ik kom bij de rechten van de passagiers. Alle sprekers hier hebben nadrukkelijk hun zorgen uitgesproken over mogelijkheden die passagiers hebben om daadwerkelijk in de praktijk een schadevergoeding te krijgen op basis van de denied boarding verordening. Er zijn twee sporen waarlangs de rechten van passagiers worden beschermd, te weten de handhaving en de rechtsbescherming. Het spoor van de handhaving ziet op het toezicht en op het handhaven van de verordening door de luchtvaartmaatschappijen; dit is het macroverhaal. Het tweede spoor, dat van de rechtsbescherming, ziet toe op het verkrijgen van genoegdoening in individuele gevallen. De heer Haverkamp sprak over de wijze waarop de inspectie de handhaving van deze verordening uitvoert. De heer Roemer heeft hierover ook in het programma Kassa gesproken. Ik heb het transcript daarvan gelezen. Over de handhaving heeft de heer Roemer al eerder schriftelijke vragen gesteld. De antwoorden hierop zullen de Kamer spoedig bereiken. Ik ben bereid om de handhaving van de verordening nog eens goed onder de loep te nemen om te bezien of en waar verbetering mogelijk is.

Er is mij voorts gevraagd of ik meer kan vertellen over de totstandkoming van een geschillencommissie in de luchtvaart, het spoor van de rechtsbescherming in individuele gevallen.

De heer **Roemer** (SP): De minister sprak net over het toezicht door de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Hij zegt nu toe dat hij daarna zal kijken. Op welke termijn zal hij dat doen en zal hij daarna met voorstellen komen? Ik wil hierover in tweede instantie mogelijk een motie indienen. Daarom hoor ik graag specifiek wat de minister dan precies gaat onderzoeken en wanneer wij daarover duidelijkheid krijgen. Dan weet ik of de motie wel of niet moet indienen.

Minister **Eurlings**: In de beantwoording van de schriftelijke vragen zal ik kijken of de inspectie meer bevoegdheden kan krijgen en zo ja, welke. Op macroniveau kunnen wij dan nagaan of maatschappijen zich in grote lijnen houden aan de verordening en of wij dat kunnen afdwingen. Ik heb de heer Roemer goed gehoord. Wij kunnen roepen dat wij meer bevoegdheden willen, maar dat is niet zo gemakkelijk. Je moet het vervolgens ook kunnen waarmaken. Het gaat erom dat men het ook kan afdwingen waar dat mogelijk is. Ik zeg de Kamer graag toe dat ik hierop later dit voorjaar uitdrukkelijk terugkom. Als de heer Roemer een motie in gedachten heeft, zou hij die misschien kunnen aanhouden. Dit heeft onze grote aandacht. Waar het mogelijk is om de inspectie met meer bevoegdheden meer de positie te geven om dit af te dwingen ben ik zeker bereid om in die richting te gaan, maar dit vergt wel enig denkwerk.

Dit brengt mij bij de rechtsbescherming van de individuele passagier, die bij de balie te horen krijgt dat zijn toestel pas over zeven uur, de volgende dag of helemaal niet vertrekt. Hoe kan een individuele passagier dan zijn recht halen? Dit is een heel belangrijk punt. Laat ik, ook omdat ik het transcript van een bepaald programma heb gelezen, hierin heel helder zijn. Ik ben een groot voorstander van de oprichting van een geschillencommissie voor de luchtvaart. Ik zie voor de lange termijn het meest in een goede geschillencommissie op Europees niveau. Er moet een eenduidige geschillenprocedure komen voor alle burgers van Europa, ongeacht met welke luchtvaartmaatschappij zij vliegen. Dat heeft het meeste effect. Het voorkomt concurrentievervalsing en doet recht aan het feit dat Nederlanders steeds meer vanaf Brussel of Düsseldorf en Belgen uit Antwerpen vanaf Schiphol of wellicht zelfs Maastricht vliegen. Dat zal in de toekomst nog meer gebeuren. Mensen gaan steeds meer over de grenzen heen. Het zou dus heel onvolkomen zijn als het ene land het goed regelt en het andere land niet of nauwelijks.

Ik heb mij zeer ingezet voor de totstandkoming van een Europese geschillencommissie. Ik heb verschillende malen bij de vicevoorzitter van de Europese Commissie, monsieur Jacques Barrot, aangekaart. Ik heb er lange gesprekken met hem en zijn staf over gevoerd. Hij ziet het belang ervan in. Hij heeft mij zelf gezegd dat het niet alleen van belang is voor de reizigers, maar dat het ook van belang is voor de geloofwaardigheid van de Europese politiek op dit terrein dat je niet alleen een verordening hebt maar dat je ook de handhaving in de praktijk voor de individuele Europese burger kunt verbeteren. Ik ben daar blij mee. Ik ben ook blij dat ik met de Nederlandse Consumentenbond hierover een goed gesprek heb gevoerd en dat zij met hun Europese evenknieën willen bekijken hoe de Europese consumentenbeweging hierin een rol kan spelen. Zij willen hierover in Nederland een seminar organiseren. Ik ondersteun dat van ganser harte.

De heer Nicolai kan er misschien nog meer dan enig ander van ons over meepraten dat wij in Europa heel veel willen, maar dat het soms net iets langer duurt dan je zou wensen. 27 lidstaten zijn er heel wat. Voordat je met elkaar echt een slag kunt maken, ben je een flinke tijd verder. Omdat de Europese geschillencommissie, die ik als beste oplossing blijf zien, dus nog enige tijd op zich zal laten wachten en omdat het mij met de passagiersrechten echt menens is, wil ik op korte termijn

Eurlings

een nationale stap zetten die bestaat uit twee complementaire oplossingen. Ten eerste hebben de ministers van Justitie en het Europees Parlement afgelopen jaar een verordening vastgesteld voor een procedure voor geringe vorderingen. Deze zal in 2009 in werking treden. Deze verordening voorziet in een eenvoudige, snelle en goedkope gerechtelijke procedure bij grensoverschrijdende geschillen. Dat is belangrijk, omdat de Nederlandse burger hiermee wordt beschermd inzake vorderingen op buitenlandse luchtvaartmaatschappijen. Deze verordening krijgt dus een grote betekenis. Ten tweede zou de hieraan complementaire oplossing bestaan uit de totstandkoming van een eigen, nationale, Nederlandse geschillencommissie voor de luchtvaart. Voor niet-grensoverschrijdende geschillen zou de Nederlandse burger daarbij terecht kunnen. Voor de korte termijn kunnen wij dus met een nationale commissie voor niet-grensoverschrijdende geschillen met betrekking tot vluchten vanuit Nederland en de verordening voor internationale geschillen voor de Nederlandse consument het plaatje rond en sluitend maken. Ik zeg de Kamer dus volmondig dat ik goed heb geluisterd en dat wij het met elkaar eens zijn. Ik wil er voor gaan om in afwachting van de beste oplossing, de Europese geschillencommissie, te komen tot een nationale Nederlandse geschillencommissie.

Er is één punt dat ik in dit verband nog naar voren moet brengen. Het belang van een geschillencommissie is niet het hebben van de commissie. Het belang is gelegen in het feit dat een uitspraak van de commissie door de sector wordt opgevolgd. Het belang is dat je er als passagier ook wat aan hebt wanneer de commissie een uitspraak doet. Dat is de kern. Het moet geen praatje voor de vaak zijn. In Nederland kennen wij een goed voorbeeld in de geschillencommissie voor pakketreizen. In 1994, toen ik nog student was, heb ik daar zelf een keer een beroep op gedaan inzake een pakketreis naar Indonesië waarbij tien bussen werden versleten in twaalf dagen tijd. Het was ellende en nog eens ellende. Het was echt niet meer normaal. Dan kun je je dus tot deze commissie wenden. Ik heb helaas geschikt. Ik heb dat later betreurd. Reisgenoten van mij deden dat niet. Zij kregen een veertien keer zo hoge vergoeding uitbetaald als ik. Het toont aan dat de commissie werkt en dat de sector een uitspraak van de commissie opvolgt. Dat is niet alleen mijn persoonlijke ervaring maar het is het algemene beeld van deze commissie. De kern zit erin dat de commissie door de sector zelf wordt ondersteund. De sector heeft zich eraan geëngaat. Als wij het met elkaar eens zijn dat de nationale commissie er moet komen, zal de kern van het succes er vooral in zijn gelegen dat de luchtvaartmaatschappijen en de consumentenorganisaties zich er aan binden. Het komt erop neer dat dit wordt gedaan, vooruitlopend op de komst van de Europese geschillencommissie. De gedane uitspraken worden dan opgevolgd. Dit is de snelste weg naar succes. Juist omdat de night-boardingverordening niet voorziet in geschillenbeslechting en omdat in de luchtvaartsector de aansluiting bij een geschillencommissie niet nationaal kan worden gekoppeld aan de vergunningverlening hecht ik zo aan het draagvlak in de sector.

Ik zeg de Kamer het volgende toe. Ik hoop dat wij elkaar op die manier kunnen vinden. Wij willen dat onze Nederlandse reizigers zo snel mogelijk bij een geschillencommissie terecht kunnen en daar wat aan hebben. Ik ga

de komende weken met de sector om de tafel zitten. Het signaal van de Kamer en mijn signaal in de richting van de Kamer zal ik daar prangend op tafel leggen. Uiterlijk begin mei zal ik pogen met een plan van aanpak naar de Kamer te komen over hoe wij een en ander willen oppakken. Ik zal pogen de nationale geschillencommissie voor de luchtvaart te laten aansluiten bij de al bestaande geschillencommissie voor de pakketreizen. Ik hoop dat wij op die manier op korte termijn kunnen komen tot een nationale geschillencommissie die echt werkt en die reizigers in de praktijk het voordeel geeft. Ik vind dat de beste benadering. Wij kunnen ook iets in de wet vastleggen, maar als de sector zich daar niets van aantrekt, omdat zo iets Europees moet worden geregeld, vanwege concurrentievervalsing, en omdat er geen mogelijkheid is om het af te dwingen, bijvoorbeeld via een schadevergoeding, heb je een probleem. Dan ga je de juridische loopgraven in, maar dat schiet niet op. Deze poging lijkt mij echter het proberen waard. Ik ga daar echt voor, omdat ik dit van belang vind. Ik hoop dat wij begin mei kunnen bezien of het een gangbare weg is. Ik hoop dat. De eerste contacten met de sector zijn al gelegd en die waren niet negatief.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. De minister spreekt enthousiast over een nationale geschillencommissie. Ik dacht dus dat hij het amendement overneemt, maar die stap zet hij niet. Ik dank de minister wel dat hij begin mei met een plan van aanpak komt. In het amendement staat echter dat maatschappijen die op Nederland vliegen zich moeten aansluiten bij de geschillencommissie. Volgens mij verzet dit amendement zich niet tegen het plan van de minister. Misschien kan hij daar specifieker op ingaan.

Minister **Eurlings**: Het belangrijkste is dat wij komen tot een commissie die werkt. Je kunt wel willen dat maatschappijen zich daarbij moeten aansluiten, maar welke instrumenten heb je om dat af te dwingen? Het vergunningeninstrument kan daarvoor niet worden gebruikt. Dat is in dit verband niet mogelijk. Hoe dwing je dan af dat een maatschappij die hier invliegt en die de Nederlandse passagier die vanaf Schiphol naar elders vliegt, slecht behandelt, daarvoor betaalt? Dat is heel moeilijk. Dat moet je eigenlijk Europees regelen, want dan heb je de slagkracht om een en ander bij maatschappijen af te dwingen als ze in de Unie komen. Daarom zit ik zo op die Europese commissie. Wil je echter nationaal, vooruitlopend op de Europese commissie, al tot iets komen, dan is de snelste weg dat je ervoor zorgt dat de sector dit accepteert. Dat is gelukt met de pakketreizen. Het is een veel snellere weg naar succes dan de juridische weg, want zonder het vergunningeninstrument kun je daarmee maar heel weinig. Volgens mij zitten de heer Haverkamp en ik qua intentie op dezelfde lijn. Ik doe hem dus deze handreiking. Ik neem een maand de tijd om met de sector te praten. Dan kom ik uiterlijk begin mei hopelijk met een plan van aanpak voor de commissie. Lukt dat niet, dan beluister ik dat de Kamer zich het recht voorbehoudt om eventueel de wet te veranderen, zodat bepaalde zaken kunnen worden afgedwongen. Dat is een stok achter de deur. Mijn voornaamste reden om te proberen er met de sector zelf uit te komen, is dat het voor een lidstaat heel moeilijk is om een buitenlandse maatschappij iets af te dwingen dat in een nationale wet is vastgelegd.

Eurlings

De heer **Haverkamp** (CDA): Dit brengt mij in een lastig parket. Wij hebben in 2005 vragen gesteld en wij dachten nu de stap te kunnen maken. Ik ben de minister dankbaar voor zijn toezegging dat hij per 1 mei 2008 met een plan van aanpak komt. Op dit moment behandelen wij echter het wetsvoorstel. Wij moeten niet achteraf tot de conclusie komen dat het wellicht toch handig was geweest om iets in het wetsvoorstel op te nemen. Het amendement is daarom ook zo geformuleerd dat de Kamer niet inhoudelijk ingaat op de kwestie van de geschillencommissie, maar de realisering ervan aan de minister overlaat. Wij hebben doelbewust aansluiting gezocht bij andere sectoren. Binnen de energiemarkt, de postmarkt et cetera is immers het gebruikelijk dat buitenlandse partijen die hun diensten in Nederland aanbieden, zich onderhorig maken aan een geschillencommissie. Het bezwaar van de minister tegen dit amendement zie ik dan ook niet. Wellicht kan hij hierop op een later moment terug komen.

Minister **Eurlings**: Ik wil dat argument schriftelijk nog wel een keer juridisch onderbouwen. Juist deze post- en telecomsector die de heer Haverkamp noemt, is een van de uitzonderingen. Daar heb je wel aangrijpingsmomenten. De weg via de sector werkt mijns inziens verreweg het snelst en is verreweg de beste garantie op resultaat. Kern van de zaak is, heel bot gezegd, dat je als reiziger je centen moet krijgen. Zo'n commissie moet niet alleen voor de vorm bestaan. Bereikt dient te worden dat de sector zegt: als die club iets zegt, dan houden wij ons eraan. Ik wil de Kamer nog nader informeren over de mogelijke complicaties ten aanzien van afdwingbaarheid. De gedachte dat je er bent door iets in een wet vast te leggen, is niet reëel. Zo simpel is het helaas niet.

De heer **Roemer** (SP): Het doel van de minister en het doel van de Kamer lijken aardig op elkaar aan te sluiten. Dat is goed nieuws, dan hebben wij dit punt niet voor niets naar voren gebracht. Dit komt de reiziger ten goede. Het is zijn goed recht dat de minister voor deze aanpak kiest. Het is ook verstandig. Het is heel goed dat hij met de sector aan de slag gaat om te komen tot een breed gedragen voorstel in deze lijn. De minister kan de Kamer er echter niet van weerhouden om af te spreken wat zij wel of niet in een wet opgenomen wil hebben. Het amendement staat zijn aanpak helemaal niet in de weg. De minister handelt vanuit zijn verantwoordelijkheid jegens de sector. Ik hoop dat hij hierin slaagt en dat het niet nodig zal zijn om het onderdeelje dat in de wet is opgenomen, af te dwingen. Het is echter wel een veilige stok achter de deur, omdat wij nu over het wetsvoorstel spreken.

Minister **Eurlings**: De vraag is hoe effectief een stok achter de deur is. De heer Roemer zegt dat als het niet werkt, het afgedwongen kan worden. Dat is de grote vraag. Als lidstaat kun je bij buitenlandse maatschappijen niet zo gemakkelijk iets afdwingen. Graag wil ik hierop schriftelijk antwoorden, juist ook omdat het hierbij niet gaat om een principiële verschil van mening tussen de Kamer en mijzelf. De vraag is alleen welke weg het snelst naar Rome leidt. Dit zullen wij met elkaar moeten bezien. De belangrijkste boodschap die ik de Kamer wil meegeven, is dat ik voor een nationale geschillencommissie ben. Het hoofddoel blijft voor mij evenwel een Europese geschillencommissie, want hiermee valt het

maximale resultaat te behalen, zowel op het gebied van concurrentievervalsing, als op het gebied van bescherming van Nederlanders die via buitenlandse luchthavens reizen. Ik wil de stap richting de sector graag zetten en ik zal schriftelijk reageren op de juridische problemen van het handhaven op nationaal niveau. Nogmaals, voor mij is dit geen principiële zaak. De Kamer weet dat alles dat ik zeg, woordelijk wordt genoteerd en zij kan mij hier ook aan houden. Mocht het gesprek met de sector niet werken, dan is de Kamer er natuurlijk als de kippen bij om te zoeken naar juridische mogelijkheden om alsnog dingen wetstechnisch vast te pinnen. Ik ben bereid om dat in onderling overleg te doen.

De heer **Madlener** (PVV): Er is toch al een regeling die vrij precies voorschrijft wanneer een reiziger recht heeft op welk bedrag? Ik neem aan dat de geschillencommissie deze regeling ook als uitgangspunt neemt en alleen toetst of zij van toepassing is. Er hoeft toch niet opnieuw onderhandeld te worden over bedragen et cetera?

Minister **Eurlings**: Dat is precies het punt. De verordening voorziet niet in geschillenbeslechting. Ingeval van verschillende interpretaties van een incident biedt de wet geen duidelijkheid. Dat is een redelijk grote interpretatieruimte. Een maatschappij kan zich beroepen of overmacht of wat dies meer zij, terwijl een reiziger dit kan bestrijden. Juist als een en ander moeilijk te controleren is, is het aan zo'n onafhankelijke geschillencommissie om zich er over uit te spreken of de reiziger al dan niet in zijn recht staat. Als dat recht er is, dan gelden de bedragen die voorgeschreven zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Haverkamp, u had al op dit punt geïnterrumpeerd. U kunt hierop in de tweede termijn terugkomen; tenzij u geen tweede termijn nodig hebt als u nu interrumpeert. Daarvoor ben ik natuurlijk heel gevoelig.

Minister **Eurlings**: De heer Haverkamp vroeg of ik bereid ben om in de voorlichting over de "night boarding"-schadevergoeding te wijzen op risico's die een passagier loopt als hij een reis boekt die uit losse delen bestaat, een verknipte reis, in plaats van dat hij via één maatschappij een heel traject koopt. Ik ben bereid om hieraan in de voorlichting over de "night boarding"-regeling aandacht te besteden. In de flyer en op internet moet hierop dan nadrukkelijk worden gefocust. Met die flyer ging het in het begin heel slecht. Een tweede check heeft laten zien dat het nu beter gaat. Ik ga erachter aan om dit verder te verbeteren. Het is inderdaad bij veel reizigers niet bekend dat hun rechtspositie zo veel minder goed geregeld is als zij verknipte stukjes reis aan elkaar plakken dan als zij met één maatschappij reizen op één ticket.

Vervolgens werd mij gevraagd hoe ik sta tegenover het idee om aan maatschappijen van buiten de EU een soort van borg te vragen voordat zij op Nederland mogen vliegen. De luchtvaartmaatschappij die feitelijk de vlucht uitvoert, is verplicht om de reiziger terugbetaling of een andere vlucht aan te bieden. Bij het voorstel om een borg aan niet-EU-maatschappijen te vragen heb ik bedenkingen. Dit zou heel gemakkelijk kunnen leiden tot vergelijkbare eisen door derde landen aan EU-maatschappijen. Ik ben wel bereid om ook dit punt in Europees verband te bespreken en om te bezien in

Eurlings

hoeverre het instellen van een borg in Europees verband haalbaar is. Wij moeten toch een beetje denken om de gevolgen voor de concurrentiepositie van onze mainport ten opzichte van grote concurrenten als wij ineens allerlei borg gaan heffen bij maatschappijen die supersafe zijn. Van zulke veilige maatschappijen zijn er ook in het verre buitenland veel. Ik ben bereid om dit in Europees verband aan te kaarten, maar met de aantekening die ik zojuist plaatste. Het is ook van belang dat wij eerst een goed beeld krijgen van de werkelijke omvang van dit probleem voordat wij met heel grote borgsommen in de richting van de Singapore Airlines van deze wereld zouden gaan werken.

Dan kom ik op de vraag over de vormgeving van dit voorstel. De heer Haverkamp stelt in zijn amendement voor om Europese verordeningen die door middel van bestuursdwang gehandhaafd moeten worden, niet met een ministeriële regeling aan te wijzen maar met een algemene maatregel van bestuur. Zojuist zei hij, als ik hem goed begrepen heb, dat het hem niet zo veel uitmaakt hoe het precies gebeurt; het kan ook met een ministeriële regeling. Het gaat hem om de voorhang: de mogelijkheid voor de Kamer om erop in te spelen. In de Algemene wet bestuursrecht is, zoals men weet, bepaald dat bij EU-implementatie geen voorhang bij het parlement hoeft plaats te vinden. Een uitzondering wordt gemaakt voor regels waarvan in de wet is bepaald dat de Kamer de regeling bij wet kan eisen. Dit geldt voor AMvB's, maar deze mogelijkheid geldt nadrukkelijk ook voor ministeriële regelingen. Ik heb de heer Haverkamp gehoord. Hij heeft het liefst een voorhang om zo dadelijk te kunnen bekijken hoe het precies verder gaat. Dat is prima. Ik heb echter een duidelijke voorkeur om dit per ministeriële regeling te doen en niet per AMvB. Dat is niet omdat ik de Kamer in het ootje wil nemen en het via een achterdeurtje als minister snel wil ritselen of regelen. De reden is puur dat wij met een ministeriële regeling een hogere snelheid kunnen betrachten. Daarmee hebben wij de regeling zo'n drie maanden eerder in werking. Juist omdat het hierbij om veiligheid gaat, kan ik mij voorstellen dat dit voor de Kamer een belangrijk argument is. Op deze manier kunnen wij ervoor zorgen dat de Kamer nadrukkelijk aan bod komt op een vergelijkbare manier als met een AMvB. Misschien is dat het overdenken waard.

Omdat er toch een tweede termijn komt, concludeer ik dat ik naar mijn inschatting de vragen heb beantwoord.

De heer **Roemer** (SP): Ik reageer nu, omdat ik twee moties in gedachten heb voor de tweede termijn. Wellicht valt er eentje weg. Je weet het maar nooit. Ik heb bij mijn opsomming aan het einde van mijn betoog vier punten opgenoemd. Een daarvan was het pleidooi voor een informatiebalie op Schiphol en andere Nederlandse vliegvelden, waar reizigers informatie kunnen krijgen over hun rechten, als er iets aan de hand is. Het tweede punt ging over een zwarte lijst, maar dan voor vliegmaatschappijen die het niet zo nauw nemen met de rechten en de klantvriendelijkheid.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft volgens mij ook nog een opmerking gemaakt over gehandicapten. Hij heeft gelijk. Ik heb op deze vragen nog niet geantwoord.

Ik zou graag schriftelijk willen reageren op het pleidooi voor een informatiebalie. Ik kan namelijk niet overzien wat dit zou kunnen betekenen. Als er fte's in gestoken

moeten worden, is het de vraag hoe dit moet en wie dit doet. Ik zal nog reageren op het amendement over de nationale commissie, zoals ik heb toegezegd. Dit is een juridische zaak. Wij zijn het erover eens dat er een nationale commissie moet komen. Daarover komen wij hoe dan ook binnenkort weer te spreken. Ik kan mij voorstellen dat ik bij mijn plan van aanpak voor zo'n nationale commissie de vraag meeneem hoe wij de informatievoorziening aan de reiziger verder kunnen verbeteren. Ik betrek daarbij dan de optie van de heer Roemer en kijk ook naar andere mogelijkheden om de informatieoverdracht in het kader van het opzetten van zo'n commissie te verbeteren. Dan kunnen wij het een beetje inkaderen in het totaal en zal het terugkomen. Ik neem dit punt dus mee in deze beschouwing.

De heer **Roemer** (SP): Op dit moment heeft een commercieel bureau al een informatiebalie geopend op Schiphol. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat dit bedrijf de verantwoordelijkheid neemt om reizigers goed te informeren. Ik vind dit een taak van de instantie die daarvoor verantwoordelijk is conform de EU-verordening. Deze verordening geeft aan dat dit goed geregeld moet zijn. Een tijdje geleden ben ik gaan kijken op Schiphol. De posters die verwijzen naar de informatiebalie hangen precies op de plekken waar ongeveer geen reizigers komen, achter de pilaren. Daar valt nog veel aan te verbeteren. Ik hoop dus dat de minister mijn voorstel nog overweegt. Misschien dien ik daarover nog een motie in. Deze kan ik echter altijd nog aanhouden, in afwachting van de brief van de minister.

Minister **Eurlings**: Het is precies zo als de heer Roemer zegt. De borden hangen lang niet altijd op de goede plek. Dit is echt een punt van zorg. Dit moet verbeterd worden. Ik zou dit graag breder willen trekken. Het bedrijf EUclaim geeft voorlichting, maar roomt een gedeelte van de schadevergoeding vervolgens af. Ik neem aan dat de heer Roemer niet wil dat mijn organisatie een gedeelte gaat afromen. Als hij dit wel wil, hoor ik dit graag. Ik hoop dat hij dit dan in het dictum van zijn motie verwerkt. Dit kan de speurtocht naar geld voor andere doelstellingen wellicht wat vergemakkelijken. Dan kunnen wij elkaar de hand reiken.

Er is een aantal manieren om voorlichting te geven. Ik kan mij voorstellen dat wij dit meer in de breedte beschouwen, in het kader van de poging die ik onderneem voor een nationale commissie. Het is aan de heer Roemer of hij een motie indient en of hij deze aanhoudt. Ik wil daarin verder niet treden.

Door de grote druk van de commercie – dat was toch zo'n beetje wat ik uit de woorden van de heer Roemer opmaakte – hebben veel maatschappijen weinig reservematerieel en vallen er regelmatig vluchten uit. Soms zijn er zelfs minder vliegtuigen dan men inplant. Zo verwoordde de heer Roemer het in zijn termijn. Hij wil luchtvaartmaatschappijen die slecht met hun klanten omgaan op een soort zwarte lijst zetten en weren van Nederlandse luchthavens.

De heer **Roemer** (SP): Dat heb ik niet gezegd.

Minister **Eurlings**: Nou goed, dat was het gevoel dat ik kreeg. In ieder geval wil de heer Roemer dat de luchtvaartmaatschappijen stevig worden aangepakt.

Eurlings

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een correctie voor de helderheid. Ik heb wel gedacht aan het weren van de luchthavens, maar dit staat niet in de eventueel in te dienen motie. Dit kwam ook niet voor in mijn betoog. Dit is namelijk een juridische zaak. Met "naming and shaming" kom je volgens mij echter al een heel eind. Als daarna zou blijken dat er juridische vervolgstappen mogelijk zijn, wil ik graag met de minister meedenken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister zijn betoog afmaakt. Eventuele resterende opmerkingen, vragen of anderszins kunnen worden bewaard voor de tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Ik ben het er met de heer Roemer over eens dat luchtvaartmaatschappijen die de verordeningen niet naleven, hard moeten worden aangepakt, door middel van een zwarte lijst. Het is dus echt menens. Ik wil dat wij doorpakken in het kader van de rechtsbescherming van de reizigers. Het is echter de vraag of een zwarte lijst ook bij de andere categorie, dus wanneer er qua klantvriendelijkheid dingen niet goed gaan, het juiste middel is. Het zal afhangen van het doel dat met het opstellen van die zwarte lijst wordt beoogd. Er zijn twee mogelijke doelen: ten eerste het openbaar maken van de namen van maatschappijen die de verordening overtreden en ten tweede het verbieden van maatschappijen die de verordening overtreden. Ik ben bereid om in Europees verband maar ook breder – Nederland is maar zo'n klein landje in een grote Europese markt – te bezien of er meer transparantie kan komen over de klantvriendelijkheidsprestaties die de verschillende maatschappijen leveren. Er zijn vaak krantenkoppen wanneer mensen weer eens heel lang op Schiphol of elders hebben staan wachten op een toestel. Het is echter inderdaad wel de vraag of de informatie voldoende transparant is en of voor mensen die kiezen tussen verschillende maatschappijen de informatie over de kwaliteitsverschillen ("proven record") zo duidelijk is, dat in die keuze er echt nog een ander argument meespeelt dan alleen maar of het een tientje goedkoper of duurder is en dat zij rekening kunnen houden met de kwaliteit die een maatschappij al dan niet levert. Dan wordt de maatschappij dus ook door de klant gestraft als zij deze slecht behandelt en komt zij in een slecht blaadje te staan. Ik ben bereid om met de Consumentenbond de mogelijkheden te bezien om informatie transparanter te maken. Volgens mij moet daarbij ook in samenwerking met de Europese Consumentenbond et cetera bekeken worden hoe die informatie gebundeld kan worden en hoe tot een goed te communiceren karakteristiek gekomen kan worden; hoe doet KLM, ArkeFly Air France of Alitalia het op de verschillende routes? Op die manier kun je die maatschappijen beter ten opzichte van elkaar placent. Als ze het goed doen, kun je ze met dat systeem ook belonen. Ik ben bereid dat te bezien, maar of een nieuwe zwarte lijst daarvoor het instrument is vraag ik mij zeer af. Ik kom richting de Kamer echter graag terug op de vraag hoe wij de klantvriendelijkheid – dat staat los van de veiligheid, waarvoor de zwarte lijst dient – ook transparanter kunnen maken.

Voorzitter. Bij mijn weten liggen er nog twee vragen open. Op de vraag over een nationale gele lijst moet ik zeggen dat er geen geïnstitutionaliseerde gele lijst is op de manier waarop de EASA deze nu in Europees verband wil vormgeven. Als daartoe aanleiding bestaat, kan een

maatschappij wel aan extra toezicht worden onderworpen. In het verleden is daarvan wel eens mededeling naar buiten gedaan, wat dan wel direct weer aanleiding was voor juridische procedures; daarbij valt te denken aan het hele verhaal rond Onur Air et cetera. Juist dit punt en het feit dat de EU actief is, de Air Safety Committee, de EASA, de gele lijst en al die dingen die ik genoemd heb, maken dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat op dit moment uiterste terughoudendheid betracht op het gebied van openbaarmaking van eigen zaken. Volgens mij is de lijn richting de Europese gele lijst de belangrijkste; ik wil dus nogmaals in Europees verband aankaarten of er toch niet een mogelijkheid kan worden gecreëerd voor die openbaarmaking. Ik heb de Kamer wel gezegd dat het groot en complex is met het risico dat er heel snel procedures komen en dat het heel snel kwetsbaar is. Daarom zegt de Europese Commissie op dit moment zelf geen heil te zien in het openlijk communiceren van die Europese gele lijst.

De heer Tang vroeg of de compensatie niet automatisch kan worden toegekend aan gedupeerde passagiers. Dit is een begrijpelijke vraag; je vraagt jezelf ook wel eens af waarom het allemaal zo moeilijk is. De inspectie toetst de klachten van passagiers individueel aan de verordening. Er moet bijvoorbeeld getoetst worden of een passagier in een bepaald geval echt recht heeft op compensatie en zo ja, binnen welk vakje binnen de verordening de compensatie valt en hoe hoog vervolgens het toe te kennen bedrag is. Daarom is een geautomatiseerde afhandeling erg lastig, ook al omdat heel vaak het beeld van de situatie van de maatschappij niet overeenkomt met dat van de consument. Zoals de Kamerleden dat ook wel eens zal zijn overkomen, heb ik het vaker meegemaakt dat er op de luchthaven een heel ander verhaal wordt gehouden. Je maakt het zelfs mee dat als er gestaakt wordt, je als EU-parlementariër met een televisiecamera op de luchthaven van Straatsburg gevolgd wordt. Daarbij ben je toch wel een beetje zenuwachtig omdat de heer Knevel je met de camera volgt. Als je dan laat bellen met de vraag of er wel gevlogen wordt, wordt er geantwoord dat het toestel absoluut vliegt. Je komt met dat camerateam aan de balie en op de informatieborden staat dan inderdaad: op tijd. Dan slaak je een zucht van verlichting: dat valt mee. In het onderhavige geval zouden wij met het camerateam richting Amsterdam vliegen voor nog een opname 's avonds in Den Haag bij het CDA-bewindspersonenoverleg. Vervolgens kom je aan de balie, de camera draait en er wordt gezegd dat de vlucht natuurlijk niet doorgaat omdat er een staking is. Dat is een heel onprettige ervaring; dat is volgens mij voor heel veel reizigers het geval als je op die manier toch een beetje in het ootje wordt genomen, want zo voel je dat wel. Dat soort suboptimale effecten van de Europese regeling willen wij natuurlijk voorkomen en daarom is een geschillencommissie wel nodig. Het beeld van de situatie dat de luchtvaartmaatschappij soms probeert te creëren om zichzelf in te dekken, kan heel anders zijn dan de consument heeft. Dat is de reden waarom er niet automatisch een compensatie uitgekeerd kan worden.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor zijn beantwoording als bewindspersoon en als consument. Het was buitengewoon

Haverkamp

beeldend hoe hij aangaf waar mensen mee worden geconfronteerd. Uiteindelijk is het de bescherming van de consument waar wij het allemaal voor doen. Ik ben ook blij met de toezegging van de minister dat hij voor 1 mei met een plan van aanpak komt rondom een nationale geschillencommissie. Dit plaatst mij echter wel voor een probleem, omdat er op dit moment een concreet amendement op een concrete wet voorligt. Ik vraag mij af hoe verstandig het is om dit moment voorbij te laten gaan, vooral omdat het amendement erop toeziet dat de minister zelf over het invullen van die geschillencommissie gaat. Mocht hij van mening zijn dat het amendement juridisch onmogelijk is, dan geldt eenvoudigweg dat niemand gehouden is tot het onmogelijke. Ik wil dan wel een duidelijke motivatie voor zijn standpunt van juridische onmogelijkheid. Ik nodig de minister daarom uit om voor aanstaande woensdag 14.00 uur de Kamer te informeren waarom het amendement niet zou kunnen. Vooralsnog zie ik de bezwaren niet. Het heeft dan ook mijn voorkeur om het amendement te handhaven. Als wij uiterlijk woensdag de argumenten kunnen zien, kan ik die wegen met mijn collega-indiener.

De **voorzitter**: U bedoelt woensdagmorgen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Inderdaad voorzitter. Morgen om 14.00 uur. Dan kunnen wij eventueel nog via u verzoeken om een heropening van dit debat om met elkaar de argumenten te wisselen. Na de stemming van volgende week dinsdag is dat weinig zinvol.

Ik dank de minister ook hartelijk voor zijn toezeggingen rondom de gele lijst. Op basis van de casus Onur Air verkeerde mijn fractie in de veronderstelling dat het staande praktijk in Nederland is dat er een gele lijst bestaat. Kan de minister de Kamer over ongeveer een jaar berichten of het inderdaad gelukt is, Europees gezien? Dan kunnen wij zelf kijken of wij het op een andere manier moeten regelen.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik bedank de minister voor de uitgebreide beantwoording en voor de nodige toezeggingen die hij heeft gedaan. Er is in ieder geval sprake van gedeelde belangstelling, maar ook gedeelde zorg. Dat is sowieso plezierig. De minister moet mijn vraag over het gehandicaptenprobleem op mondiaal niveau nog beantwoorden. Hij kwam hier zelf mee en is het vervolgens alsnog vergeten. Wellicht kan hij het antwoord in tweede termijn nog geven.

Het aanpakken van luchtvaartmaatschappijen die slecht presteren wordt nu heel breed onderschreven. Dat is heel goed. Het is echter ook bekend dat de controle, handhaving en voorlichting heel goed op orde moeten zijn, anders blijft het bij mooie uitspraken. Het is nu niet het geval, vandaar dat ik toch drie moties indien. Afhankelijk van de beantwoording van de minister in tweede termijn, zal ik overwegen ze eventueel aan te houden. Dan zijn ze echter wel ingediend en daar gaat het mij op dit moment om.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel passagiers niet op de hoogte zijn van hun rechten richting luchtvaartmaatschappijen;

overwegende dat een informatiebalie op Schiphol hiertoe uitkomst kan bieden, maar dat deze er nu niet is;

verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat er op Schiphol een informatiebalie komt waar passagiers informatie kunnen krijgen over hun rechten richting de luchtvaartmaatschappijen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (31232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat belast is met de handhaving van de Europese verordening inzake de compensatie en bijstand aan luchtreizigers;

overwegende dat de inspectie kennelijk niet voldoende mogelijkheden heeft om deze handhaving goed uit te kunnen voeren;

verzoekt de regering, met voorstellen te komen om de handhaving van de Europese verordening inzake de compensatie en bijstand aan luchtreizigers conform deze verordening uit te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (31232).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er een zwarte lijst voor luchtvaartmaatschappijen komt indien er te veel veiligheidsincidenten zijn;

overwegende dat op het gebied van klantvriendelijkheid

Roemer

luchtvaartmaatschappijen ook regelmatig ernstig tekortkomen;

verzoekt de regering, met voorstellen te komen om luchtvaartmaatschappijen die stelselmatig de rechten van vliegtuigpassagiers negeren, op te nemen op een zwarte lijst,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (31232).

De heer **Tang** (PvdA): Voorzitter. Ik kan heel kort zijn. Ik dank de minister voor de antwoorden die hij gegeven heeft. Bescherming van consumenten moet vooropstaan; die mening wordt hier breed gedeeld. De antwoorden van de minister getuigen daar ook steeds van.

Ik vind het wel lastig om de juridische moeilijkheden van het amendement goed in te schatten. Ik begrijp dat daarover nog een brief komt. Ik vind het vervelend dat nu juridische moeilijkheden worden opgeworpen terwijl die niet duidelijk zijn. Ik begrijp niet waarom de minister wél een vergunning kan toekennen, maar die vergunning niet kan gebruiken om bijvoorbeeld deelname aan de geschillencommissie af te dwingen. Ik zou daarop graag antwoord hebben. In het algemeen gesproken, ik vind het niet fraai om met juridische moeilijkheden te schermen.

De heer **Nicolai** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording van de vragen. Wij spreken hier over implementatie van verordeningen die één op één rechtstreeks doorvertaald worden in wetgeving. De VVD-fractie heeft al gezegd dat zij daarvan voorstander is.

Aan enkele punten die door de Kamer worden opgeworpen, komt de minister naar mijn mening een beetje te veel tegemoet. Hij zegt bijvoorbeeld over het verscherpt toezicht, dat dit een reuze slecht idee, want als je dat bekendmaakt, wordt alles over één kam geschoren, terwijl er zeer verschillende redenen kunnen zijn waarom er een probleem is bij een luchtvaartmaatschappij. Verder zegt hij dat het een groot juridisch risico is en dat je het niet moet doen. Hij gaat het echter wel bepleiten bij de Europese Commissie. Volgens mij is hier sprake van strijdigheid. Misschien moet de minister dat dan ook maar niet op die manier doen.

Ik vind dat de minister de SP te ver tegemoetkomt bij het idee om een zwarte lijst te maken voor problemen in de service en andere dingen die niet met veiligheid te maken hebben. Op een gegeven moment houdt het wel op. Vliegen is geen staatsbedrijf; je hebt ook te maken met een sector en een Consumentenbond. De overheid heeft de mogelijkheid om daarvoor regels en normen te stellen, maar daarmee houdt het op.

Tot slot die geschillencommissie. Er komt nu bijna wel een nationale geschillencommissie, terwijl ik dacht dat zo'n commissie ons geen fluit verder helpt. Ik voel mij nu van de weeromstuit geroepen om de minister zijn eigen

woorden voor te houden. Dit moet natuurlijk Europees worden geregeld. Het is een absolute Europese aangelegenheid, alleen al vanwege de concurrentie. Om allerlei redenen is het van het allergrootste belang om daar je kaarten op te zetten. Bovendien zien wij in die andere landen veel grotere problemen dan hier voor het handhaven van deze verordening. Bij heel veel Europese verordeningen zien wij voortdurend dat Nederland al heel veel preciezer handhaaft dan andere landen. Ook daarom is een Europese aanpak verreweg het beste. Bovendien hebben wij de regels en wij hebben de rechter. Als je daarbovenop met een geschillencommissie aan de slag wil, moet je dat samen met de sector doen. Ik vind dat principieel belangrijk en het is onmisbaar voor de haalbaarheid van alles wat je afspreekt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Inderdaad, wij hebben de regels. Wij zien echter dat die regels de consument niet die bescherming bieden die nodig is. Daarom willen wij een geschillencommissie. Waarom bent u er tegen dat in Nederland regels gehandhaafd worden, mijnheer Nicolai?

De heer **Nicolai** (VVD): Dat is een lastige vraag, want ik ben daar niet tegen. Is dat een heel verrassend antwoord?

De heer **Haverkamp** (CDA): Maar waarom bent u dan tegen een nationale geschillencommissie? Als iemand zich aan de afspraken houdt, heeft hij geen last van die nationale geschillencommissie en is er ook geen concurrentienadeel. Daarvan is pas sprake als iemand zich niet aan de spelregels houdt! Daarmee is toch niets mis? De VVD is toch ook voor handhaving van regels of is er een nieuw standpunt?

De heer **Nicolai** (VVD): Je kunt wel een concurrentienadeel hebben als andere landen zich niet aan de regels houden. Er moet ook in die andere landen goed gekeken worden. Ik ben altijd voor handhaving van regels. Ik ben juist beducht voor nieuwe instanties en procedures. Het gaat om de effectiviteit. Wie een klacht heeft, moet zeker weten dat die goed wordt afgehandeld en de regels moeten worden gehandhaafd. Dat is wat moet gebeuren. Ik herinner de minister eraan dat hij dat vooral Europees en in overleg met de sector moet doen, omdat ik bang ben dat hij te ver een kant opgaat die hij zelf niet eens wil. Ik kan de heer Haverkamp geruststellen, want als het gaat om het handhaven van regels, zal hij de VVD-fractie altijd aan de goede kant van de streep zien.

De heer **Roemer** (SP): Ik hoop dat de minister flink met schrijven bezig is geweest en het advies van de heer Nicolai niet overneemt. Ik snap het niet helemaal meer, mijnheer Nicolai. Uw collega uit het Europees Parlement die bij mij in de uitzending zat, had duidelijk een heel ander verhaal dan u. Vindt u dat als de handhaving in het buitenland niet op orde is, het in Nederland dan ook niet hoeft? Is dat waarvoor u nu pleit?

De heer **Nicolai** (VVD): Ik heb blijkbaar veel verwarring gewekt met al mijn retorische vragen. Nee, dat is niet waarvoor ik pleit. Ik pleit ervoor dat ook in andere landen strikter wordt gehandhaafd. Wij zijn nooit ontslagen van de verantwoordelijkheid om in Nederland strikt te doen.

Nicolai

Het feit dat veel verordeningen die wij in Europees verband afspreken in andere landen op een andere manier geïnterpreteerd, gehanteerd en gehandhaafd lijken te worden, mag voor ons nooit een reden zijn om het dan maar een beetje minder te doen.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben daar hartstikke blij mee, maar dan snap ik uw eerste opmerking richting de minister niet. U zei dat hij niet te veel de voorstellen van de SP-fractie moet volgen. Het lijkt mij juist een goed advies om dat vooral heel veel te doen, omdat zij juist vraagt om de afspraken die ook in Europees verband zijn gemaakt in Nederland goed te handhaven, want het was hier gewoon niet op orde. Ik begrijp niet dat u zegt dat de minister mijn adviezen niet moet overnemen.

De heer **Nicolai** (VVD): De SP-fractie wil ook nog een zwarte lijst voor serviceverlening en andere dingen die niet met veiligheid te maken hebben. Dat is van een totaal andere orde. Ik geloof daarnaast meer dan de SP-fractie in de markt. Op een gegeven moment heeft een bedrijf wel een slechtere naam en wij hebben gelukkig een Consumentenbond die als het ingewikkeld is ook nog dingen aan de kaak stelt. Ik ben erg voor transparantie, maar er zijn grenzen aan de mate waarin de overheid verantwoordelijk is voor de wijze waarop de markt inzicht geeft in zichzelf.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn tegemoetkomingen aan de Kamer. Wij hebben aardig zaken gedaan. Ik heb nog een paar punten van kritiek. Ik begin met de grijze lijst, de gele kaart, het verscherpt toezicht. Deze informatie moet openbaar zijn. Ik heb totaal geen angst voor juridische claims. Toen Onur Air dreigde met juridische claims, dacht ik: nou en, laat ze lekker claimen. Als wij feiten van zaken openbaar maken, mogen zij gerust claimen. Prima. Ik wil het wel weten, want het gaat om mijn veiligheid. Wij moeten daar niet te voorzichtig mee zijn en die claims neem ik graag op de koop toe. Wij moeten daarvoor niet bang zijn.

Het is nooit goed om je achter Europese regels te verschuilen. Het is mooi als er een Europese geschillencommissie komt, maar als die er niet komt, dan moeten wij het maar in Nederland regelen. Ik ben het in dat opzicht oneens met de VVD-fractie. De geschillencommissie lijkt mij prima en ik zou zeggen: begin daar snel mee. De "geschillenbalie" die de SP-fractie oppert, is ook een prima idee, omdat je dan op dat grote Schiphol in ieder geval weet waar je terecht kunt met een probleem. Ik zeg daar op dit moment steun voor toe.

Tot slot de grotere transparantie over de veiligheid. In de financiële wereld is het heel normaal dat je met allerlei kwalificeringen werkt, zoals "triple A". Dan gaat het alleen maar over de veiligheid van je centjes. Als het gaat om de veiligheid van je lijf, lijkt het mij prima om ratings tussen de zwarte lijst en de witte lijst in te voeren.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De Kamer en ik zijn het met elkaar eens dat een Europese geschillencommissie voor heel Europa het doel is dat wij moeten blijven nastreven.

Wij constateren met elkaar dat het jaar 2005 is genoemd, dat het te lang duurt en dat wij willen bekijken hoe wij in Nederland, vooruitlopend op de Europese regel, de consument beter kunnen beschermen en dienen. De niet-principiële maar instrumentele vraag daarbij is: hoe bereiken wij dat doel het best en het snelst?

Het is juridisch mogelijk om iets over een geschillencommissie in een wet te zetten. Laten wij echter oppassen dat wij de dapperheid en stevigheid in dit huis te gemakkelijk vertalen als effectiviteit buiten dit huis. Het moet niet gaan om het produceren van een wettekst maar om het voorkomen dat onze woorden dode letters worden waar de consument niets aan heeft. Dat is mijn hoofdreden om ons gezamenlijke gevoel het liefst te willen vertalen in een gang naar de sector. De Geschillencommissie Reizen functioneert al jarenlang goed. Hieraan wil ik een geschillencommissie koppelen die kijkt naar de positie van de luchtvaartpassagier in het kader van de verordening. Dat is naar mijn stellige overtuiging de beste weg richting succes. Het gaat er dus niet om dat het juridisch gezien onmogelijk is om in de wet te zetten dat er een commissie moet zijn.

Het amendement gaat uit van de erkenning van een commissie. Dat kan alleen als er echt een commissie is. Als die niet bestaat, kun je haar ook niet erkennen. Welke instrumenten zijn er als er vanuit de sector geen commissie tot stand komt? Stel dat de sector zegt: laat maar. Wat dan? In woord is er dan een commissie, maar niemand doet eraan mee. Het amendement gaat er ook van uit dat maatschappijen zich aansluiten. Wat is de sanctie als zij dat niet doen? Het amendement gaat er verder van uit dat een uitspraak moeten worden beschouwd als een bindend advies. Wat gebeurt er eigenlijk als een luchtvaartmaatschappij weigert om dat advies op te volgen? Verschillende woordvoerders suggereerden dat ik dan de vergunning zou kunnen intrekken. Dat is geen bruikbaar instrument, want de vergunning is gebaseerd op het EU-recht en niet het nationale recht. Ik kom terug – ik ga op dit onderwerp nog schriftelijk in – op mijn hoofdlijn. Het is niet zozeer een principiële maar meer een pragmatische vraag: hoe bereiken wij ons doel zo goed mogelijk? De sector moet er samen met de consumentorganisaties uit komen: zo gaan wij het doen. De beste kans op succes ligt dus in de gang naar de sector zelf.

Dit dossier speel al sinds 2005, dus ik wil flink vaart maken. Ik zeg de Kamer toe, in mei – dus niet op 1 mei want het gaat om het resultaat – met een plan van aanpak te komen. Ik wil alles op alles zetten om dit met de sector mogelijk te maken. Als ons dat lukt, hebben wij een grote slag geslagen. Het gaat mij om het resultaat: wat is een amendement waard als je het niet kunt afdwingen? Dat is de kern van mijn portee. Je kunt wel een juridische stok laten zien, maar de vraag is of je daar dan wel mee kunt slaan. Overleg met de sector leidt tot een sneller resultaat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik ben wat optimistischer dan de minister over de juridische haalbaarheid van dit amendement. Ik heb om een concreet tijdstip gevraagd waarop wij zijn reactie mogen ontvangen. Die wil ik goed bestuderen voordat wij besluiten om het amendement in te trekken dan wel in stemming te brengen. Mag ik de toezegging van de minister dat wij zijn reactie morgen voor 14.00 uur hebben?



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

Minister Eurlings: Zeer zeker. Ik ben niet in de positie om een wedervraag te stellen, maar ik hoop wel dat de heer Haverkamp zich bij het lezen van die brief afvraagt hoe hij wil afdwingen dat een maatschappij zich houdt aan een "bindend" advies. Hoe wil hij die maatschappij met de wet in de hand laten betalen? Hoe kan hij sowieso afdwingen dat maatschappijen zich verbinden aan zo'n commissie? Het gaat om dat soort praktische vragen. Ik roep hem op – ik heb respect voor ieders positie – om zichzelf dat soort vragen te stellen bij het lezen van die brief. Wij kunnen proberen om iets af te dwingen tegen de wil van de sector wat op het Nederlandse niveau niet valt af te dwingen, of wij proberen om de sector erin te zuigen met de druk die wij hier met zijn allen ontwikkelen. In het laatste geval zal ik in mei komen met een brief op dit punt.

De heer Haverkamp (CDA): Misschien kan bij het opstellen van de brief rekening worden gehouden met de argumenten die wij eerder hebben ingebracht, namelijk dat dit amendement aansluit bij andere regelingen zoals die gebruikelijk zijn in de telecom- en de energiesector.

Minister Eurlings: Dat laatste klopt en ik zal het zeer zeker doen. Ik heb echter gezegd dat er rond het verlenen van vergunningen en dergelijke wellicht sprake is van een andere situatie. Het is geen principiële punt; de enige vraag die wij met elkaar hebben te beantwoorden is: welke weg leidt het snelst naar de Eeuwige Stad. Ik zeg u dus toe, de informatie vóór morgen 14.00 uur te zullen toesturen. Ik ga dan ook in op de verschillen met andere sectoren.

Wat betreft de gehandicapten zeg ik tegen de heer Roemer dat ik bereid ben om onze vertegenwoordiger bij de ICAO dit punt nog eens nadrukkelijk aan de orde te laten stellen en om te proberen ook andere landen dan de EU-lidstaten zover te krijgen dat zij de rechten van de gehandicapten echt respecteren. Dat zal echter via de ICAO moeten, want wij hebben geen ander instrument. Als er nieuws is, wordt de Kamer daarvan op de hoogte gesteld.

Dan kom ik nu op de motie van de heer Roemer. Ik kan niet zeggen dat een infobalie het beste instrument is. Ik zou het graag breder willen bezien en daarom hoop ik

dat de heer Roemer zijn motie wil aanhouden. Dan kan ik in de brief die ik de Kamer ergens in mei zal sturen, dit punt meenemen. Als u de motie nu in stemming brengt, moet ik de aanneming ervan ontraden, omdat ik niet kan beoordelen of dit de beste weg is, die tot het meest kostenefficiënte resultaat leidt. Wij hebben elkaar goed begrepen en ik hoop dat wij hier op een nader moment op kunnen terugkomen.

Met betrekking tot de positie van de inspectie heb ik aangegeven dat er veel minder klachten binnenkomen dan in het verleden. De tegenwerping kan zijn dat de mensen zo gedesillustioneerd zijn dat zij het niet eens meer proberen. Welnu, ik wil er niet al te veel conclusies aan verbinden. Wel zeg ik dat de mensen die ermee bezig zijn, hun best doen. Dit wil echter niet zeggen dat wij niet nog eens bezien of de inspectie niet over een breder instrumentarium zou kunnen en moeten beschikken om de handhavingstaken beter vorm te kunnen geven. Ik ben bereid, dat te bezien, maar ik kan de vraag op dit moment niet beantwoorden, want het is een complexe vraag. Als de Kamer mij toestaat, zal ik ook dat in de meibrief meenemen. Ook ik zie de noodzaak in om te verbeteren daar waar wij dat kunnen. Ik heb ook bezien hoe "goed" andere landen in Europa dit doen. In dat licht vind ik dat wij niet te zwart moeten oordelen over wat onze inspectie heeft geprobeerd. Of het lukt, is een andere vraag, maar ik ben bereid om te kijken naar verbetering. Ik stel echter voor dat wij dit tussen nu en mei wat breder bezien, zodat ik de Kamer in mei in de bewuste brief een voorstel kan doen. Misschien kan de heer Roemer het daarvan laten afhangen of hij zijn motie ter zake in stemming wil brengen. Deze toezegging doe ik echter graag.

De heer Roemer (SP): Ik schrik een beetje van het antwoord van de minister en adviseer hem, op dit punt iets dieper in de materie te duiken om erachter te komen hoe groot de problemen zijn. Ik denk dat hij dit aardig onderschat. Ik zal de eerste opmerking van de minister maar niet vertalen in een oproep om de inspectie meteen te overladen met alle klachten, want ik denk dat men dan in no time zwaar overspannen aan de tafel van de minister staat met de oproep: minister, doe iets! Ik ben zeker bereid om te wachten totdat u daadwerkelijk met voorstellen komt. De inspectie is nu de aangewezen instantie om te handhaven. Dit moet zodanig gebeuren dat alle individuele mensen met een klacht daadwerkelijk de garantie krijgen dat hun klacht optimaal wordt beoordeeld. Er wordt altijd gezegd dat er sprake is van overmacht. Met name moet worden bezien of het argument van overmacht valide is. Er zijn heel veel gevallen waarin een vliegmaatschappij aangeeft dat er sprake is van overmacht. Wanneer een commercieel bedrijf als EUclaim de zaak uitzoekt, blijkt vaak dat het tegenovergestelde het geval is. Mensen moeten daarvoor echter niet naar een commercieel bedrijf hoeven te gaan, dat hebt u zelf ook gezegd. De inspectie moet dit kunnen doen, maar de inspectie is daartoe tot dusverre niet in staat gebleken.

Minister Eurlings: Ik dank u voor uw bereidheid om mij de zaak breder te laten bezien. In mei kunnen wij daarop terugkomen. Ik kan mij dus voorstellen dat u de motie aanhoudt; ik ga er echt serieus achteraan. Ik heb echter niets willen wegpoetsen. Ik geloof niet dat u mij in dit debat zo hebt bezig gezien; dat is mijn aard niet. Het

Eurlings

enige wat ik heb willen aangeven, is dat, als ik zeg dat ik bereid ben om te kijken waar het beter kan, ik dat graag doe. Ik wil alleen voorkomen dat wij de wereld alleen maar zwart schilderen. Het argument is sterker als wij niet continu in superlatieven spreken en doen alsof wij met de inspectie het brekebeentje in Europa zijn. Zo is het ook niet. Daarmee wil ik niet zeggen dat ik niet heel nadrukkelijk gemotiveerd ben om te kijken waar het beter kan. Ik vraag er wel de aandacht voor dat de rol van de inspectie, met name de handhaving, zich meer op het macroniveau afspeelt. De geschillencommissie zou het laagdrempelige portaal moeten worden waar de reiziger heel gemakkelijk zijn recht kan halen in individuele gevallen. Die ordening lijkt mij beter werkbaar.

Dit geldt ook voor de pakketreizen, waar ik het zojuist over had. Er is een regeling op macroniveau, waarop organisaties reizen aanbieden. Daarvoor geldt bijvoorbeeld dat zij bij een garantiefonds aangesloten moeten zijn. Dat kan gecontroleerd worden en daarvoor gelden allerlei regelingen. Voor de individuele consument staat een laagdrempelige gang open naar de geschillencommissie, als die van mening is dat zijn reis een ratjetoe was. Dat is volgens mij dus de ordening: twee lijnen, de ene voor handhaving op het grote niveau, waarbij maatschappijen zich op basis van regels in den brede moeten gedragen, en de andere voor de individuele klant van zo'n organisatie om zijn recht te halen. Volgens mij is daarvoor primair de geschillencommissie geschikt als het klantvriendelijke portaal. Ik kom daar graag op terug; dat geldt ook voor de onderlinge verhouding. Daarom vind ik de behandeling naar aanleiding van mijn brief, die in mei uitgaat, een goed moment. Ik ga er echt serieus mee om. Ik heb ook niet de indruk willen wekken dat ik dat niet doe.

Voorzitter. Ik kom te spreken over de klantvriendelijkheid, de bredere tekortkomingen van maatschappijen. Ik moet het een beetje eens zijn met wat de heer Nicolai daarover heeft gezegd. Ik heb al gezegd dat ik bereid ben om in samenspraak met consumentenorganisaties in Nederland en via hun contacten op Europees niveau, na te gaan wat er mogelijk is. Wij kunnen bekijken op welke wijze bepaalde gegevens uitgewisseld en transparant gemaakt kunnen worden. Ik wil niet direct met een zwarte lijst gaan werken, alleen al vanwege het feit dat de ene klant(on)vriendelijkheid de andere niet is. Transparantie daarin kan wel gestimuleerd worden. Het werken met twee zwarte lijsten leidt misschien eerder tot meer onduidelijkheid dan tot meer duidelijkheid. Ik wil het wel graag plaatsen in het kader van meer transparantie. Nogmaals, nog een zwarte lijst wil ik ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Als u het hebt over meer transparantie mag ik daaruit concluderen dat de brief van mei voorstellen bevat om dit zo transparant mogelijk te krijgen? Dat kan een zwarte lijst zijn of een door u bedachte prachtige variant. Dit wil ik in het midden laten. Kan ik zoiets dus in die brief tegemoet zien?

Minister **Eurlings**: Ja, maar wel met het goede verwachtingenpatroon. Ik mag dan wel een minister namens de Nederlandse Kroon zijn, maar ook mijn macht is begrenst. Ik wil mijn best doen en dit aankaarten bij de desbetreffende organisaties, alsook daarover terugkoppelen. Een heel groot deel van de klantvriendelijkheid is dat een vlucht op tijd vertrekt en dat

het recht van de passagier beschermd is, als die vlucht niet op tijd gaat. Er zullen nog tal van aspecten van klantvriendelijkheid zijn. Ik ben echter niet bij machte om van alles af te dwingen, zeker als het om internationale maatschappijen gaat. Ik wil wel nagaan hoe ik kan bevorderen dat informatie transparanter wordt gedeeld. Als dat de bedoeling is, wil ik dat graag doen. Ik zal in de brief van mei communiceren hoe ver ik daarin gekomen ben. Ik vraag wel uw begrip dat ook ik geen ijzer met handen kan breken. Een heel groot deel van de klantvriendelijkheid is ook geborgd met het goed handhaven van de verordening, ook in het individuele geval van de reiziger.

De heer **Roemer** (SP): Dat is helemaal waar, maar dit geldt ook voor de veiligheid van vliegtuigen. Je mag ervan uitgaan dat elk vliegtuig waar je instapt, veilig is. Ook daarover zijn regels en afspraken vastgelegd; ook die proberen wij te handhaven. Desalniettemin vinden wij het in Europees verband van belang dat er ter zake een zwarte lijst komt. Zo gek is mijn vraag dus niet; dat is hiermee te vergelijken. Aan de ene kant wordt er gepleit voor een zwarte lijst van vliegtuigen die onveilig zijn en ik pleit voor een zwarte lijst van vliegmaatschappijen die het niet nauw nemen met de rechten en de belangen van de reizigers. Ik heb het niet over een incidenteel foutje, maar over maatschappijen die er echt een potje van maken.

Minister **Eurlings**: Het punt is dat een eenduidig normenkader ontbreekt over de vraag wat nu klantvriendelijk is en wat niet. Mijn jongste broer, die net student-af is, vindt Ryanair fantastisch klantvriendelijk. Het interesseert hem geen biet dat hij wordt geweigerd als hij daar 39 minuten voor de vlucht komt.

De heer **Roemer** (SP): De minister begrijpt mij niet. Het gaat mij om de klantvriendelijkheid in relatie tot de Europese verordening. Het gaat niet om de vraag of men op tijd koffie krijgt.

Minister **Eurlings**: Het probleem is dat een eenduidig normenkader ontbreekt. Dat is zowel nationaal als Europees het probleem. Hieraan zit ook een juridische component. Wanneer je gaat namen en shamen, is dat juridisch ook een heel moeilijk begaanbare weg. Daarom wil ik echt kijken hoe wij dit transparanter kunnen maken. Ik koppel daarover in mei graag terug aan de Kamer. Een zwarte lijst naast de andere zwarte lijst acht ik een minder goede weg dan de zaak transparanter maken en daarbij ook consumentenorganisaties gebruiken. Nogmaals wijs ik erop dat een eenduidig normenkader ontbreekt. Dat leidt niet alleen tot juridische consequenties maar ook tot heel veel onduidelijkheid. Wanneer kom je op een zwarte lijst en wanneer net niet? Wat heb je als consument te verwachten en wat niet? Als je in staat bent om vanuit de markt grote transparantie te krijgen op verschillende onderdelen van het vliegen, bied je een veel beter palet van informatie aan de reiziger aan dan door met een tweede zwarte lijst zekerheid te willen creëren.

De heer **Nicolai** (VVD): De minister gaat nu toch niet proberen om half te doen wat de SP vraagt? Hij zal het toch met mij eens zijn dat het gewoon geen taak van de

Eurlings

overheid is om een oordeel te geven over klant-vriendelijkheid of om daarin selecties te maken?

Minister **Eurlings**: Precies daarom vind ik dat de consumentenorganisaties hierin een belangrijke rol hebben. Ik wil hun graag het signaal geven hoe wij met elkaar de transparantie kunnen vergroten. De heer Nicolaï zei zelf dat de markt hier zijn werk doet. Bij een goed functioneren van de markt helpt het als je kunt bevorderen dat informatie transparant beschikbaar is. Mij lijkt dit allereerst een rol voor consumentenorganisaties. Ik denk dat wij redelijk dicht bij elkaar zitten.

De heer Nicolaï heeft gelijk met zijn opmerking over het publiceren van de gele lijst. Ik heb gezegd dat het openbaar maken van de huidige gele lijst grote problemen zou geven. Andere landen doen het niet, de Commissie wil het niet op dit moment omdat de redenen om op de gele lijst te komen zo divers zijn dat daaraan heel verkeerde conclusies kunnen worden ontleend. Ik wil nagaan of er in de opzet van de gele lijst een mogelijkheid is om aan die bezwaren tegemoet te komen. Op dit moment zie ik die mogelijkheden niet, maar ik wil mijn best doen tegenover de Kamer om te zien of eraan tegemoet kan worden gekomen. Ik zal nagaan of dan een situatie kan worden gecreëerd waarin het niet alleen zin heeft om de lijst te publiceren maar waarin dat ook kan zonder veel problemen. Er is in Europa geen enkel enthousiasme. Sterker, de Europese Commissie raadt af om de huidige gele lijst te publiceren omdat dat kan leiden tot grote juridische consequenties en tot schijn duidelijkheid voor de passagier. Een maatschappij die zelf heel veilig vliegt kan ook op een gele lijst komen doordat andere zaken fout zijn. Zo'n maatschappij zou dan ten onrechte in het verdomhoekje komen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij kennen deze minister als een buitengewoon overtuigende minister. Daarvan mogen wij bijna dagelijks genieten. Wanneer hij met een goedvol betoog Europa in gaat, vermoed ik dat hij best alle sceptici zou kunnen overtuigen van de voordelen van een gele lijst. Wanneer laat hij ons weten of zijn kruistocht voor de gele lijst is geslaagd?

Minister **Eurlings**: Ik wil dit ter sprake brengen en bezien of er een systeem kan worden gecreëerd waarin het zin heeft om de lijst te publiceren. Als de zaken nu blijven zoals zij nu zijn, heeft dat geen zin. Dat leidt alleen maar tot juridische consequenties en tot onduidelijkheid voor de passagier. Ik wil dit graag aankaarten. Waar ik die mogelijkheid heb gehad, zal ik de Kamer daarover graag berichten. Mijn contacten in Europa zijn niet slecht. Wanneer wij een debat met elkaar voeren, moeten wij ons enigszins inleven in elkaars argumenten. Die argumenten zijn in dit geval niet licht. Anders zou ten minste één ander land van de 27 op het idee zijn gekomen en zou de Commissie niet het signaal geven "doe het niet". Zodra zich een gelegenheid voordoet op het Europese platform zal ik hiervoor aandacht vragen en nagaan of er niet toch mogelijkheden voor zijn. Zodra ik dat heb gedaan, koppel ik dat weer terug aan de Kamer. Dat lijkt mij de beste manier.

De heer **Madlener** (PVV): De Europese route die de minister voorstaat, is bij voorbaat tot mislukken gedoemd. Ik meen dat de minister daarover eerlijk moet

zijn. Ik veronderstel dat hij zelf ook wel aanvoelt dat deze er niet zal komen. Wij moeten onze Nederlandse passagiers dan wel tegemoet komen met een soort gele lijst. Wij kunnen misschien kenbaar maken dat een bepaalde maatschappij een bovengemiddeld aantal incidenten heeft. Het hoeft juridisch niet heel lastig te worden. Als zij krijgen aangereikt waar zij aan toe zijn, weten de passagiers iets meer dan niets. Tot nu toe doen wij dat ook wel. Het is met Onur Air gebeurd. Ik was daar heel blij mee. Het heeft ook nog eens gewerkt.

Minister **Eurlings**: Het heeft juist gewerkt dat Europa zich ermee heeft bemoeid.

De **voorzitter**: Ik meen dat dit punt al een aantal maal aan de orde is geweest. Of ben ik abuis?

Minister **Eurlings**: Het is aan de orde geweest, maar ik kan wellicht in twee of drie zinnen antwoorden.

De **voorzitter**: Graag.

Minister **Eurlings**: Juist dankzij Europa hebben wij een verordening. Juist dankzij Europa hebben wij een positie omdat Europa veel sterker staat dan het kleine Nederland. Maatschappijen trekken zich daar geen bal van aan en gaan dan misschien wel op België vliegen. Wij kunnen niets afdwingen. Europa is sterk. Je kunt in de eerste plaats tegen een maatschappij zeggen dat deze geen toegang meer krijgt wanneer men onveilig is. In de tweede plaats hebben reizigers rechten. Wij hebben dit debat gevoerd over het feit dat je deze rechten beter moet kunnen afdwingen en waarmaken. Een gele lijst heeft geen zin als je daaraan niets kunt ontlenuen. Een plaatsing van een maatschappij op een gele lijst omdat ooit een incident heeft plaatsgevonden ten aanzien van het toezicht in een land waar de maatschappij vandaan komt, is een andere plaatsing op de gele lijst omdat de maatschappij er een potje van maakt en de vliegtuigen onveilig zijn. Dat is een heel groot verschil. Een passagier zou maar heel weinig kunnen afleiden uit het feit dat een maatschappij op de gele lijst staat. Het is de vraag of het transparanter kan, zodat de passagier wel iets aan deze informatie heeft. Ik wil graag de discussie aangaan of dit zonder juridische gevaren voor elkaar kan worden gebracht. Ook dat zal op een Europese manier moeten. Onze toekomst ligt in de Europese gele lijst. Wij gaan niet meer allemaal met sublijstjes werken. Wij hebben één luchtruim. De veiligheid is ermee gediend dat wij een lijn trekken over de grenzen heen.

De heer **Roemer** (SP): Wellicht kan de minister in de brief die hij voor mei heeft toegezegd, zijn vorderingen ten aanzien van de gele lijst kenbaar maken. Hij gaat er nu immers mee aan de slag. Dan hoeft hij geen "ja" of "neen" te zeggen of te volstaan met twee of drie zinnen.

Ik heb drie moties ingediend. Ik heb er alle reden toe om die voorlopig, tot de brief in mei, aan te houden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Roemer stel ik voor, zijn moties (31232, nrs. 9, 10 en 11) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Roemer** (SP): Resteert mijn vraag aan de

Eurlings

minister om in zijn brief de vorderingen ten aanzien van de gele lijst en de transparantie mee te nemen.

Minister **Eurlings**: Ja. Ik neem dat mee in de brief die ik in mei aan de Kamer zal zenden. Ten aanzien van het verwachtingspatroon merk ik op dat ik niet weet wat ik kan bereiken. Ik zal in ieder geval melding maken van de vorderingen. Ik zeg dat opdat u realistisch de zaal zult verlaten.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Ik zal de toezeggingen van de minister herhalen voor zover deze in schriftelijke vorm naar de Kamer zullen komen.

1. De minister zal de Kamer in mei 2008 informeren over de mogelijkheden om de Inspectie Verkeer en Waterstaat meer bevoegdheden te geven met betrekking tot de handhaving van de verordening Denied boarding compensation.

2. De Kamer zal in mei 2008 het plan van aanpak met betrekking tot de oprichting van een nationale geschillencommissie luchtvaart ontvangen. Daarbij zal de vraag van het lid Roemer over de mogelijkheden van een informatiebalie voor luchtvaartpassagiers op Schiphol worden betrokken.

3. De minister zal de Kamer voor morgen 14.00 uur een schriftelijke juridische reactie op het amendement van de leden Haverkamp en Roemer op stuk nr. 7 doen toekomen.

4. De minister zal de Kamer in mei 2008 informeren over de mogelijkheden om gegevens over de klantvriendelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen in relatie tot de EU-verordening 261/2004 transparanter te maken.

5. De minister zal de Kamer in mei 2008 informeren over de resultaten van zijn inzet in Europa voor een openbare lijst van luchtvaartmaatschappijen die onder verscherpt toezicht staan.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week dinsdag over het wetsvoorstel en op een nader te bepalen moment over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 19.10 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, over het veto van president Bush over de verhoormethode "waterboarding" (31263, nr. 7);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Ontwikkelingssamenwerking, over de inzet van de Nederlandse Marine voor beperkte duur in de nabijheid van Somalië (29521, nr. 55);

een, van de minister van Justitie, over de interlandelijke adoptie uit China (31265, nr. 3);

een, van de staatssecretaris van Justitie, inzake uitvoering motie-Van Velzen (29270, nr. 19);

een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake afwegingen van de AIVD met betrekking tot Mohamed B. (29854, nr. 22);

een, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake reactie op de aangehouden motie-Van der Burg/Pechtold (begrijpelijkheid van formulieren) (31201, nr. 27);

een, van de staatssecretarissen van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Economische Zaken, over de kosten van de onderscheiden projecten elektronische overheid (29362, nr. 134);

twee, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, inzake literatuur als burgerrecht en domein voor iedereen (31200-VIII, nr. 161);

een, ten geleide van het zevende rapport van (NOWT) "Wetenschaps- en Technologie-indicatoren 2008" (31288, nr. 25);

twee, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over de implementatie van de competentiegerichte kwaliteitsstructuur in het mbo (27451, nr. 84);

een, inzake beantwoording van vragen van het lid Van Dijk (31310, nr. 19);

een, van de minister van Financiën, inzake verslag van missie van het Internationale Monetaire Fonds (26234, nr. 78);

een, van de minister en staatssecretaris van Financiën, ten geleide van derde rapport over de naleving van de Nederlandse Corporate Governance Code (31083, nr. 10);

drie, van de staatssecretaris van Financiën, te weten:

een, over de spaartegoedenrichtlijn en de diverse spaartegoedenovereenkomsten (21501-07, nr. 603);

een, over de Bijleenregeling (29507 en 28122, nr. 53);

een, over pure plantaardige olie (31205, nr. 65);

twee, van de staatssecretaris van Defensie, te weten:

een, over de voorgenomen overname van Stork Pantser Wiel Voertuig BV door de Duitse firma Rheinmetall Landsysteme (26396, nr. 68);

een, inzake onderzoek naar relatie tussen PTSS en uitzendingen onder Nederlandse militairen (30139, nr. 40);

drie, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, te weten:

een, inzake reactie op de gewijzigde motie-Vietsch/Neppéus (29383, nr. 96);

een, over het Wierings Beraad (29435 en 31200-XI, nr. 204);

een, over de het ingetrokken amendement-Duyvendak toestand van natuur en milieu (31200-XI, nr. 95);

een, van de minister voor Wonen, Wijken en Integratie, over de ingediende moties aangaande inburgeringsstelsel (31143, nr. 11);

twee, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, over het kabinetsbesluit project Zuiderzeelijn (27658, nr. 43);

een, over de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (31305, nr. 12);

vier, van de minister van Economische Zaken, te weten:

een, over de betekenis van de Dienstenrichtlijn (21501-30, nr. 178);

een, ten geleide van deel 4 planologische kernbeslissing BritNedverbinding (30662, nr. 5);