

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 256

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 2 februari 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, de vaste commissie voor Europese Zaken² en de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties³ hebben op 16 december 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 december 2009 over de geannoteerde agenda van de Transportraad van 17 december 2009 (21 501-33, nr. 249);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 november 2009 over het verslag van de Transportraad van 9 oktober 2008 (21 501-33, nr. 244);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 12 oktober 2009 over de fiche: Beschikking betreffende toetreding EU tot COTIF (22 112, nr. 938);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 12 oktober 2009 over de fiche: Mededeling inzake eCall (22 112, nr. 937);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 27 oktober 2009 over de fiche: Richtlijn inzake vervoerbare drukapparatuur (22 112, nr. 949);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 9 november 2009 over de fiche: Mededeling actieplan Stedelijke Mobiliteit (22 112, nr. 961);**

¹ Samenstelling:

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

² Samenstelling:

Leden: Atsma (CDA), Van Bommel (SP), ondervoorzitter, Van der Staaij (SGP), Waalkens (PvdA), voorzitter, Ormel (CDA), Van Velzen (SP), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Jan Jacob van Dijk (CDA), Blom (PvdA), Eijnsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Jonker (CDA), Irrgang (SP), De Roon (PVV), Pechtold (D66), Ten Broeke (VVD), Gill'ard (PvdA), Jasper van Dijk (SP), Thieme (PvdD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) en Peters (GroenLinks).
Plv. leden: Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jager (CDA), De Wit (SP), Van der Vlies (SGP), Vos (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Heugten (CDA), Lempens (SP), Schermers

(CDA), Knops (CDA), Jacobi (PvdA), Samsom (PvdA), Kuiken (PvdA), Teeven (VVD), Spies (CDA), Roemer (SP), Wilders (PVV), Nicolai (VVD), Van der Ham (D66), Van der Burg (VVD), Besselink (PvdA), Van Leeuwen (SP), Ouwehand (PvdD), Voordewind (ChristenUnie) en Vendrik (GroenLinks).

³ Samenstelling:

Leden: Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Waalkens (PvdA), Çörüz (CDA), Ormel (CDA), voorzitter, Ferrier (CDA), Van Velzen (SP), Nicolai (VVD), De Nerée tot Babberich (CDA), Haverkamp (CDA), Blom (PvdA), Eijnsink (PvdA), Van Dam (PvdA), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Irrgang (SP), Knops (CDA), De Roon (PVV), Voordewind (ChristenUnie),

Pechtold (D66), ondervoorzitter, Ten Broeke (VVD), Van Raak (SP), Gill'ard (PvdA), Thieme (PvdD), Peters (GroenLinks) en Schippers (VVD).

Plv. leden: De Wit (SP), Van der Vlies (SGP), Vermeij (PvdA), Omtzigt (CDA), Van Haersma Buma (CDA), Aasted Madsen-van Stiphout (CDA), Jasper van Dijk (SP), Van Miltenburg (VVD), Ten Hoopen (CDA), Jonker (CDA), Boelhouwer (PvdA), Leerdam (PvdA), Arib (PvdA), Neppérus (VVD), Lempens (SP), Schermers (CDA), Wilders (PVV), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Koşer Kaya (D66), Van Beek (VVD), Gesthuizen (SP), Samsom (PvdA), Ouwehand (PvdD), Halsema (GroenLinks) en Griffith (VVD).

- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 26 oktober 2010 over de stand van zaken implementatie Europese richtlijnen en kaderbesluiten in derde kwartaal 2009 (21 109, nr. 193).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Waalkens

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties,
Leerdam

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: De Rouwe, Roefs, Aptroot, Jager,

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

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg en heet eenieder hartelijk welkom.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Veel dingen bespreek ik vandaag niet, omdat ze wat ons betreft prima gaan, en wij het eens zijn met de lijn van de regering.

Ik begin met de passagiersrechten voor het busvervoer. Wij zien daar helemaal niets in. Er worden natuurlijk uitzonderingen gemaakt voor stedelijk en regionaal vervoer, maar wij vinden het überhaupt niet nodig dat Europa zich bemoeit met het vervoer binnen onze landsgrenzen. Wat ons betreft houdt de regering dit tegen. Het voorstel inzake een meldingsformulier voor schepen in Europese havens vinden wij een goede zaak. Wel willen wij vragen of er aandacht kan zijn voor het feit dat alleen de basiszaken geregeld worden. Dat dat uniform is in Europa vinden wij prima. Over eCall in de auto neemt de Europese Commissie een raar standpunt in. Zij vindt dat het inbouwen daarvan in auto's op basis van vrijwilligheid moet gebeuren, wat staat in de fiche van 21 augustus. Als eind 2009, dus vier maanden later, niet duidelijk is dat het vrijwillig gebeurt, komt ze in 2010 met wetgeving. Dat slaat natuurlijk nergens op. Wij zien dat niet zitten, wij zijn voor die vrijwilligheid. Geef maar wat voorlichting, praat er positief over, en als die inbouw dan her en der komt, is het mooi. Maar wij vinden ook over die inbouw dat dat een beetje drammen van Europa is, want het is waarschijnlijk een kostbare zaak. Er zijn heel veel mensen met een goedkope auto, en die moeten dan een duur systeem inbouwen, terwijl ze misschien maar heel weinig rijden. Nogmaals, wij zijn tegen het afdwingen, wat Europa toch dreigt te gaan doen, terwijl het zegt dat het vrijwillig moet gebeuren.

Over de fiche over het actieplan Stedelijke Mobiliteit: ook daar zien wij de meerwaarde voor ons land niet van in. Stedelijke mobiliteit regelen we zelf wel. Ons verzoek aan de minister is om aan Europa duidelijk te maken dat dit onzinnig is. Er komen allerlei statistische verplichtingen. Waarom zou Europa zich met onze stedelijke mobiliteit moeten bemoeien? Wij moeten ons ook niet willen bemoeien met de stedelijke mobiliteit in Barcelona of Parijs. Geen toegevoegde waarde dus, integendeel, dit moet worden tegengehouden.

Over de vrije cabotage weten we dat de minister voor is. Hoe staat het daarmee? De tussentijdse afspraken gaan ons als VVD, en volgens mij vindt de regering dat ook, niet ver genoeg. Ik wil de digitale tachograaf nog eens aan de kaak stellen. Er zijn nog steeds veel problemen. Als iemand in Nederland twee minuten te lang heeft doorgereden omdat hij dan net zijn huis of een andere rustplaats kon bereiken, wordt hij twee weken later in Frankrijk gepakt, met idiote boetes ten gevolge. Ik weet dat Nederland daar niet voor voelt. Hoe staat het daarmee? Blijft de minister druk op de ketel houden, om te zorgen dat andere landen in het gareel komen? Wij hebben eerder gesproken over de Alpenlanden, met name Oostenrijk, die ons transport belemmeren. De minister zou er hard tegenaan gaan, maar ik heb nog helemaal niet gelezen dat de ambassadeur op het matje is geroepen, of dat de minister in Europa met de vuist op tafel heeft geslagen. Oostenrijk is uiteindelijk een EU-land. Dat is Zwitserland niet, maar ook daarmee hebben we een verdrag. Het is wat ons betreft te stil op dit punt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. In aansluiting op wat de heer Aptroot net zei, heb ik ook nog niet gezien dat Nederland massaal niet op vakantie gaat naar de landen waar de oproep aan werd gericht. Wat dat betreft kan er nog wel wat gebeuren! Ook die uitstroom is niet voorkomen, heb ik van de touroperators begrepen.

Net als de heer Aptroot kan ik zeggen dat mijn fractie de minister op heel veel punten ondersteunt. Het sneue van dit soort overleggen is dat de minister dan altijd te horen krijgt wanneer de Kamer het niet met hem eens is, maar dat wil niet zeggen dat wij het niet op heel veel punten wel met hem eens zijn. Ik begin met de passagiersrechten. Mijn fractie staat open voor versterking van die rechten van de passagiers in het busvervoer. De vraag is echter wel, wie dit moet gaan regelen. Wat ons betreft, kunnen we dit in Nederland heel goed zelf regelen. Ik noem alleen al de manier waarop wij met geschillenbeslechting omgaan, iets wat in de rest van Europa totaal onbekend is. Daar hebben wij met ons Nederlandse model gewoon goede ervaringen mee. Mijn fractie is daarom heel erg kritisch over de sterke sturing die de Commissie hieraan wil geven. Wat ons betreft kan de EU, daar waar nationale grenzen gepasseerd worden, wellicht wat betekenen, maar binnen de grenzen moet de EU daar gewoon buiten blijven. Daarom zijn wij er geen voorstander van dat er Europese voorschriften gaan komen, zoals op het gebied van het stads- en streekvervoer. Ook van de uitzonderingen moet de Commissie afblijven. Wij kunnen dat goed zelf regelen. Ik vraag de minister om, in aansluiting op de heer Aptroot, hiervan steviger afstand te nemen.

Mijn fractie ziet grote voordelen in intelligente vervoersstromen (ITS). Deze kunnen namelijk leiden tot een veiliger en efficiënter gebruik van het wegennet. Wat ons betreft moet het uitgangspunt altijd zijn: maak ontwikkelingen Europees aantrekkelijk, zodat markt en samenleving die zelf zoveel mogelijk kunnen en zullen gaan regelen. Ondersteunt de minister dit uitgangspunt, en zo ja, kan hij aangeven in hoeverre dit is geborgd in de Commissievoorstellen die hij de komende dagen gaat bespreken?

Ik erken dat het geformuleerde uitgangspunt in bijzondere gevallen wel onder druk kan staan. Met name bij hoge maatschappelijke baten kan het voorkomen dat er Europese voorschriften komen. Bijvoorbeeld voertuigeisen zien we graag in Europees verband geregeld. In het verleden is wel eens gesproken over de verplichte bandenspanning, en over eCall. Is de minister het met ons eens dat er wel degelijk momenten zijn waarop we de Europese samenwerking via wettelijke voorschriften moeten regelen? Kan hij aangeven, in welke concrete gevallen hij een dergelijk standpunt zou kunnen billijken? Wat is dan het kader? Ik denk ook aan onze strategische Nota verkeersveiligheid, waarover we dergelijke opmerkingen hebben gemaakt. Kan de minister aangeven hoe hij aankijkt tegen het pleidooi van de branche zelf, KNV, om richting harmonisatie te gaan op het gebied van ITS in Europa? Ondanks dat het bedrijfsleven vaak klaagt over de regelgeving is het er als de kippen bij om te kijken wat wel goed geregeld kan worden.

De heffingen voor beveiliging van de luchtvaart kunnen nog fors worden verbeterd. Niet zelden worden wij geconfronteerd met verhalen dat overheden en luchthavens in verschillende landen anders omgaan met het doorberekenen van kosten. Dit gaat altijd ten koste van het level playing field. Om die reden vindt mijn fractie het goed dat er meer openheid en gelijkheid komen, en dat er duidelijker spelregels komen over de manier waarop wij kosten doorberekenen op het gebied van beveiliging. Kan de minister aangeven of de oriëntatie die hier wordt genoemd alleen betrekking heeft op Europese regelgeving, of is de reikwijdte ook breder? Ik weet dat we regels hebben met de VS. Wellicht zijn dat Nederlandse regels. Ik krijg daar graag een wat meer directe reactie op.

De luchtvaartonderhandelingen lopen zeer stroef, en dan druk ik me zacht uit. Als de VS iets wil, werkt Europa altijd wel mee, maar andersom is het

oorverdovend stil aan de kant van de VS. Ik vraag de minister overigens niet om een reactie op dit punt.

Wat het fiche over de stedelijke mobiliteit betreft, realiseerde ik mij niet dat de EU hier ook over gaat. Ik heb sterk de indruk dat je dit gewoon aan steden, en in het uiterste geval aan nationale parlementen moet overlaten. Bij nadere bestudering zag ik ook nog dat het nu gaat om aanbevelingen, maar in 2012 komt er een ambtelijke werkgroep, die gaat evalueren of de vriendelijke aanbevelingen zijn overgenomen. Nu zegt die werkgroep al dat, als die aanbevelingen niet zijn overgenomen, er maatregelen komen. Dat gaan we dus niet doen!

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Mijn eerste punt gaat over de implementatie van alle richtlijnen. Wij hebben nu een overzicht over het najaar gekregen, dat er voor Verkeer en Waterstaat heel goed uitziet, maar voor VROM iets minder. Wat is de stand van zaken? Hoe gaan we het nieuwe jaar in? Komen er nog problemen aan, of houden we het bij en kan het op dit niveau blijven?

Ook de heer De Rouwe had het al over het Actieplan stedelijke mobiliteit. Het risico bestaat echt dat er nu weer een basis wordt gelegd voor ambities waar eigenlijk het primaat in de regio, de steden en de lidstaten zelf ligt. Op zich positief over technische standaards en betere benutting van Europese financiële regelingen, maar het moet echt niet zo gaan worden dat er Europese regelingen voor lokale overheden worden ontwikkeld. Dat betekenen namelijk nieuwe statistische verplichtingen. Wij vinden echt dat Nederland duidelijk moet maken dat het aansluit bij de thans beschikbare nationale en internationale gegevensbronnen.

Voor de implementatie van eCall is een gelijktijdige actie van alle belanghebbenden nodig. Dan denk ik aan de auto-industrie, de telecommunicatie, de nooddiensten enzovoorts. Ziet de minister dat überhaupt gebeuren? Is dat wel realiseerbaar?

Over de Verordening passagiersrechten in het busvervoer het volgende. Om te beginnen dank voor de brief en het mooie overzicht dat ik heb gekregen van de huidige situatie. Ik begrijp dat er een aantal ontsnapingsclausules per lidstaat in staat. Als je dat wilt doen, moet je dat aanmelden, wat dan weer getoetst moet worden. Dat zijn dus weer extra administratieve en bestuurlijke lasten. Graag inzetten op «dit is nationale regelgeving, en voor de rest niets.» Donderdag gaan we stemmen over een motie, ingediend bij de VROM-begrotingsbehandeling, over tweetakt bromfietzers en elektrische scooters. Daar zit een verzoek aan de minister bij om dit in Europa aan te kaarten. Dat zou bij de Transportraad kunnen, maar de motie is nog niet aangenomen. Misschien kan de minister dit in het achterhoofd meenemen? Nederland zou enorm gebaat zijn bij promotie van de elektrische scooter, en bij iets strengere richtlijnen voor de vreselijk smerige en lawaaiige tweetact bromfietsen.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn nooit voor al dat straffen, maar wel voor positief stimuleren. Wat vindt mevrouw Roefs van de suggestie dat de minister op de elektrische campagnescooter van het CDA naar de Transportraad gaat?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ga niet over de campagnes van het CDA, maar ik zou het wel leuk vinden om de minister met de scooter die richting op te zien gaan, ja. Uitstekend, lijkt me. De een gaat richting Denemarken, en de ander richting Brussel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik merk dat er behoefte aan is om een stukje op die mooie scooter te rijden. Laten we afspreken dat het campagneteam van het CDA de heer Aptroot en mevrouw Roefs uitnodigt om een rondje te rijden op het Binnenhof, op die mooie scooter. De heer Eurlings en ik hebben er al op gereden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zal de secretaris van de ministerraad opbellen dat het mij vrijdag niet lukt de raad bij te wonen. Terug vanuit Brussel moet ik immers af en toe even opladen. Ook met dat stedelijk vervoer komen er veel werkbezoeken aan Barcelona en Madrid aan. Zeker in de huidige omstandigheden lijkt dat klimatologisch interessanter dan sommige andere oorden waar geconfereerd wordt. Ik heb al op de elektrische scooter gezeten, wat zeer bevalt. Ik zat op een snorfiets, omdat ik niet van een helm houd, en dan is het toch gek als mensen je op een gewone fiets inhalen.

Zeer veel dank voor de inbreng van de Kamer. Ik kan in alle ernst zeggen dat ik het zowat geheel eens ben met de bijdragen. Wat het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer betreft: ons standpunt is bekend, dat we ook in een brief uiteen hebben gezet. Wij vinden ten enenmale dat wij voor het gewone binnenlandse vervoer goede regels hebben. Het introduceren van een heel stuk bureaucratie voegt weinig toe. Wij blijven de voorkeur geven aan nationale regelgeving. Wij zien echt niet in waarom lidstaten niet zelf in staat zijn, in samenspraak met hun consumentenorganisaties, hun parlement en hun volksvertegenwoordiging, om dit soort zaken goed te regelen.

Wat is er aan de hand? Het Zweeds voorzitterschap streeft naar het bereiken van een politiek compromis, en heeft daarom een compromistekst op tafel gelegd waarin al het geregelde busvervoer toch onder de verordening komt, maar lidstaten vervolgens een uitzondering mogen maken voor stedelijke en regionale diensten. Maar dan moeten ze wel ten minste voldoen aan enkele bepalingen, onder meer over aansprakelijkheid en toegankelijkheid. Ik snap de balanceeract van het Europees voorzitterschap. Ik heb de Kamer goed gehoord, het is in lijn met hoe ik er tegenover sta. Ik ga alsnog proberen om de redelijke groep landen die het niet zag zitten, bij elkaar te houden. Dat zal mijn eerste insteek zijn. Ik ben niet zonder hoop dat dat alsnog kan lukken. Betekent wel dat ik tegen het Raadsvoorzitterschap in moet gaan. Mocht dat niet lukken, dan is het compromis beter dan wat er lag. Ik kan het niet alleen tegenhouden. De eerste lijn is de lijn die we hadden. Ik zal via bilaterale contacten mijn best doen om collegae rugdekking te geven. We hebben het altijd over minder bureaucratie, en de heer Barroso heeft daar hoog over opgegeven, de heer Stoiber is ingezet om de bureaucratie te beteugelen, prima, prima, maar je moet altijd oppassen, want als puntje bij paaltje komt, sluipt het er zo weer in. Het compromisvoorstel is voor mij «nee, tenzij». Tenzij betekent: als ik het echt niet meer red op onze lijn. Ik blijf gaan voor de lijn die hier naar voren is gebracht.

Denkend aan «Kopenhagen» en aan de economische crisis zint het mij niet dat Europa op het vlak van cabotage eerder een onderdeel van het probleem is, dan van de oplossing. Ik ben een Europeaan pur sang, en het gaat er bij mij niet in. Ik heb met veel collegae daarover bilateraal gepraat en gevraagd wat erop tegen is. Er worden hoge eisen gesteld aan buitenlandse vrachtwagens, maar vervolgens moet je als Europa wel de drive hebben om die markt open te gooien, in plaats van de grenzen kunstmatig op te trekken. We hebben er voor de poorten van de hel een retourcabotage uitgesleept, maar dat was echt het maximale. Dat ligt idioot moeilijk. Ik zal niet opgeven, ik blijf dit zeggen. Ceterum censeo. Het is echt niet te accepteren. Weet van mij dat ook als het witboek weer opkomt, ik iedere keer dat issue aan de orde zal stellen. Als mensen ronkende verhalen houden over milieu en transport zal ik iedere keer weer zout in de wond strooien. Laten we hopen dat na verloop van tijd de meerderheden minderheden worden.

Over de meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens merk ik het volgende op. Doel van de richtlijn is om procedures waarmee schepen in havens worden geconfronteerd, te vereenvoudigen. Wij hebben het voorstel van de Commissie in dezen verwelkomd. Wij denken namelijk dat het inderdaad een vereenvoudiging is. Het voorkomen van drukte op de

wegen is ermee gediend. Van belang is dat ook hier de goede bedoeling niet wordt uitgewerkt op zo'n manier dat het allemaal neerslaat in Europese controles en Europese regeltjes. Ons is verzekerd dat dit niet gaat gebeuren, en dat men daar scherp op zal toezien. Wel zal alle informatie voor de havenformaliteiten elektronisch, gebaseerd op internationaal geharmoniseerde standaarden, worden uitgewisseld, maar dat moet goed te doen zijn. Met de ingezette lijn wordt een belangrijke stap gezet naar het verminderen van de administratieve lasten voor de zeescheepvaart. Ik zal in deze zin de oriëntatie verwelkomen.

Ik kom toe aan eCall: het verkorten van de tijd tussen de melding van ongevallen en de aankomst van de hulpdiensten ter plaatse. Wij denken dat dit de verkeersveiligheid kan bevorderen, en ook de doorstroming op wegen en de hulpverlening aan onze burgers worden er door vergroot. Via de mededeling worden lidstaten aangezet tot het effectief implementeren van eCall. Wij hopen dat dit resultaat oplevert, maar de vraag of het helpt is heel erg afhankelijk van de inspanningen van automobielfabrikanten en de aanbieders van telecom/ICT.

Mede daarom steunen wij de vrijwillige benadering van de Europese Commissie. Wij zullen in de gaten houden hoe het verder gaat. Als in de toekomst de constatering eventueel is dat het in sommige lidstaten op een aantal vlakken niet van de grond komt, is de vraag waarom dat het geval is. Het kan zijn dat men een probleem heeft op het gebied van de infrastructuur, maar het kan ook ten dele onwil zijn of «labbekakerigheid» ter zake. Van de uitkomst daarvan zal het afhangen hoe wij er tegenover staan, als het echt niet lukt. Dan wordt bekeken of regelgeving nodig is. Bij dit laatste is mijn standpunt bekend: nee, tenzij. Ik sta altijd nogal huiverig tegenover regelgeving. Ik herhaal dat ik nu nog geen definitieve keuze kan maken; het zal er namelijk van afhangen of wij er vrijwillig komen. Zo niet, dan wordt eerst nagegaan wat de achterliggende reden is.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn bezwaar is dat de Commissie in augustus een brief stuurt waarin het woord «vrijwillig» wordt gebruikt, gevolgd door de opmerking dat in december wordt bekeken of regelgeving nodig is. De brief is net binnen, dus eerst moet een termijn van anderhalf tot twee jaar in acht worden genomen, voordat de situatie opnieuw wordt bekeken. Nu is het dreigen met regelgeving belachelijk.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met u eens. Ik zal ook in die zin handelen. Voorzitter. Het volgende punt past een beetje bij deze tijd. Ik heb de filewaarschuwingen van de ANWB voor de komende week gehoord. Ik doel op de Alpenlanden. Veel van onze collega-Nederlanders zullen ondanks oproepen en dergelijke om het niet te doen, toch die kant op gaan. Ik wil heel helder zijn: wij staan rabiaat op het standpunt dat de Alpenlanden niet zo maar beperkende maatregelen mogen opleggen. Ik heb daarover wederom nader contact gehad met de Commissie. De commissaris is wat dat betreft echt geharnast. Ik heb ook wederom contact gehad met de uittredende minister van Duitsland. Ik ben overigens wel benieuwd hoe mijn nieuwe collega daar tegenover staat. De uittredende minister heeft evenwel om meer diplomatieke redenen aangegeven dat zijn regering zich misschien niet in de zaak voegt, maar dat zij er inhoudelijk wel volledig achter staat. Die regering is wel van plan om dat luid te laten horen. Deze houding kan iets te maken hebben met een groen imago dat de «uitgaande» regering wil hebben. De ambtenaren van Buitenlandse Zaken zijn met hun contacten bezig om de druk verder op te voeren. Voor het volgende AO over de Transportraad kan ik deze commissie actief nader inlichten over de stand van zaken. Wij hebben ons sowieso gevoegd in de rechtszaak bij het Hof; wij zijn daar dus partij in. Voorts spreek ik de heer Ramsauer, mijn nieuwe Duitse collega, morgen en daarbij zal ik deze kwestie zeer puntig aan de orde stellen. Ik zeg heel open dat het voor mij het beste zou zijn, als Duitsland zich alsnog actief in de zaak zou voegen,

in elk geval zich naar buiten heel krachtig zou uitspreken. Inhoudelijk zit Duitsland weliswaar op dezelfde lijn, maar mijn wens is dat Duitsland dat ook laat horen. Dat schrikt de Duitstalige Alpenlanden misschien net wat meer af. Nogmaals, wij zitten er geharnast in. Verder heb ik het idee dat wij in dezen juridisch sterk staan. Dit is evenwel voor de sector, ook in deze moeilijke tijd, een moeilijkheid waar men niet op zit te wachten. Ik herhaal dat ik de Kamer op de hoogte houd van de ontwikkelingen; ik informeer de Kamer dus graag actief ter zake in de stukken voor het volgende AO over de Transportraad.

Het volgende onderwerp gaat over ITS en wegvervoer en dat is onder anderen door de heer De Rouwe aan de orde gesteld. Het uitgangspunt is: maak de ontwikkeling op Europees niveau aantrekkelijk, zodat de markt en de samenleving er zelf op ingaan. Het doel is dus om daarvoor een kansrijke markt te creëren. Welnu, dit uitgangspunt steun ik ten zeerste. Het huidige voorstel zie ik dan ook als een middel om de algemene kaders voor ITS en het wegvervoer vast te stellen. Het is goed en van belang dat wij in dat verband tot bepaalde afspraken komen over standaarden. Voor de verdere uitwerking van de standaarden en de ontwikkeling van systemen zie ik wel een grote rol weggelegd voor de marktpartijen. Het is bekend dat dit onze algemene benadering is; het is zelfs onze benadering bij de voor sommigen enigszins vermaledijde kilometerheffing: ook daarbij zal het de markt zijn die het moet gaan doen. Wij zijn geen kastjesbouwers; laat ons maar tunnels openstellen, want dat is al moeilijk zat. Over de verdere uitwerking van standaarden en voor de ontwikkeling van systemen is het dus de markt die moet spreken. Het belang van de rol van markt en samenleving wordt in het desbetreffende voorstel ook nadrukkelijk onderstreept. Dat is positief.

De Commissie zal onder meer een ITS-adviesgroep oprichten waarin sociale partners, private partijen en lokale overheden de Commissie zullen bijstaan bij de verdere uitwerking van de richtlijn. Het is ook goed dat de industrie zelf heeft aangegeven dat deze richtlijn inzake harmonisatie van ITS nadrukkelijk kansen biedt en dus juist een stimulans is. Ik vind het altijd van belang dat de industrie zelf aangeeft dat zij het inderdaad een goede stimulans vindt. Ik zal ook scherp in de gaten houden dat, als puntje bij paaltje komt niet toch weer de Commissie en haar ambtenaren te veel op de inhoud in gaan zitten.

Ik kom te spreken over de vraag inzake de KNV en harmonisatie in Europa. Ik denk dat ook de vrachtsector zelf behoorlijk veel baat zal hebben bij meer internationale afstemming van informatie. Hierbij doel ik op weginformatie, verkeersinformatie en reisinformatie. Een dergelijke afstemming kan internationaal veel effectiever worden aangeboden. Ik kijk even naar mijn situatie thuis: ik hoef maar 10 km te rijden en dan moet ik van TMC naar een ander systeem overschakelen. Nederland is klein en een groot deel van het vrachtvervoer is hartstikke internationaal. Om vervoer goed te kunnen plannen, hangt bijvoorbeeld af van de route die door Duitsland of Frankrijk gekozen wordt. Ook voor het milieu is een internationale optimalisatie van de navigatie dus van belang. Dat ondersteunt volgens ons dus het beleid. Vandaar dat wij constructief zijn op dit vlak.

Onder anderen de heer De Rouwe heeft vaak aanjagend gesproken over maatregelen met betrekking tot auto's, die kunnen worden gestimuleerd of opgelegd. Ik denk dat dit ook goed is. Tal van technische innovaties hebben mijns inziens ons verkeer duurzamer alsook veiliger gemaakt. In 1991 was ik bij kennissen in de Verenigde Staten en toen had ik geen idee wat een air bag was. Ik vroeg mij ook af wat een «luchtzak» zou zijn. Er stond immers «air bag» op het dashboard. Intussen is een air bag meer regel dan uitzondering; de aanwezigheid van air bags scheelt heel veel doden per jaar.

Ik ben het wel met de opmerking eens dat er momenten kunnen zijn waarop aantoonbaar veiligheidsverhogende maatregelen, die de markt niet vanzelf bereiken, nodig kunnen zijn en krachtig gestimuleerd of zelfs

afgedwongen moeten kunnen worden. Ik vind het dan ook goed dat er eerder terecht krachtig voor gepleit is dat de komende jaren in Europa bandenspanningsmeters voor personenauto's verplicht worden. Dit is weer een voorbeeld van een belangrijke maatregel, ook voor het milieu. Wat de implementatie van eCall betreft, kan ik zeggen dat de Commissie daarover recent een mededeling heeft gedaan. Het gaat over een goed initiatief: het verkort de tijd tussen de melding van een ongeval en het arriveren ter plekke van de hulpdiensten. Dit kan een belangrijk verschil betekenen. Ik vind het goed dat allereerst wordt ingezet op vrijwillige implementatie. Vaak zijn innovaties namelijk zo krachtig dat de markt en de consument zelf zeggen: dat willen wij ook in onze Fiat Panda hebben. Het wordt dan gemeengoed en daarmee goedkoper. Ik ben wel van mening dat, indien de gewenste vrijwillige inspanningen achterwege blijven, regelgeving nodig kan zijn om eCall tot een succes te maken. Dit geldt ook voor de andere maatregelen in dit verband. Men kan vragen: wat is een kader? Inhoudelijk komt het erop neer dat innovaties met name gaan over verkeersveiligheid en milieu. Qua proces is het kader dat, hoewel het een heel goede en efficiënt te maken innovatie is, het er gewoon niet van komt en dat je kansen op dat vlak laat liggen. Er kan een moment komen, net zoals bij de bandenspanningsmeter, waarop je zegt: wij vinden de baten veel groter dan de kosten, zeker als zoiets in miljoenen aantallen gemaakt wordt en in auto's geïmplementeerd wordt. Zoiets kun je dan op grond van dergelijke overwegingen verplicht stellen. De normstelling, Euronorm 5 en 6, is een supergoed voorbeeld van een dramatisch voordeel van het verplicht stellen. Die normstelling stelt het transport ook in staat om gigantisch te groeien, terwijl de luchtkwaliteit jaar na jaar verbetert. Dit hadden wij niet kunnen bereiken zonder dwingende regelgeving op dit vlak vanuit de Europese Unie.

Ik kom te spreken over de onderhandelingen over de tweede fase inzake de passagiersgegevens. Naar de mening van de heer De Rouwe verlopen die stroef. Hij wil graag dat president Obama wat dit betreft een keer naar ons luistert. Hij wilde mij niet om een reactie vragen, maar ik zal toch proberen die te geven. Deze discussie tussen de VS en de Europese Unie is weliswaar interessant, maar inderdaad niet erg gemakkelijk. Het gaat hierbij in het algemeen om homeland security; meer in het bijzonder is dit een exotische tak van sport in de Verenigde Staten. Die discussie wordt in andere overleggen gevoerd en daarbij gaat het om bijzondere belangen. Alle gekheid op een stokje, maar in Amerika is dit een zeer gevoelige materie, gelet op wat daar in 2001 gebeurd is. De EU-luchtvaartbesprekingen gaan daar in principe niet over, maar ik wil er nadrukkelijk op wijzen dat daar wel sprake is van een positieve ontwikkeling die in dit kader van belang zou kunnen zijn. De VS is al lang, zij het aarzelend, akkoord gegaan met versterking van het zogeheten joint committee. Daar kunnen aan de hand van de huidige, voorliggende teksten alle zaken geagendeerd worden. Dit is dan ook de plek waar wij alles aan de orde kunnen stellen, dus alles wat van invloed is op de luchtvaartrelatie tussen de Verenigde Staten en de Europese Unie. Hiertoe was de VS in het verleden niet bereid; de VS wilde niet zo maar alles bespreken. Het was al heel wat wanneer er een intens gesprek tot stand kwam. Ondanks dat het niet de bedoeling is, kan het daarvoor niet gebruikt worden. Zoals gezegd, is de VS nu enthousiast. Dat komt doordat de VS gezien heeft dat open communicatiekanalen nodig zijn om zaken te bespreken, met name door experts. Dit is om latere problemen te voorkomen en om oplossingen te vinden.

Ook op het onderdeel security en gegevensverstrekking ontstaat er op deze manier een additioneel platform, zo is mijn overtuiging. Hoewel dat er niet voor bedoeld is, kunnen wij het daar wel voor gebruiken. Het gaat dus om een platform waar competente en ter zake kundige mensen kunnen overleggen, informatie uitwisselen en oplossingen bespreken. Laat ik evenwel niet optimistischer klinken dan ik ben: discussiëren met de

VS over luchtvaart-security komt er vaak eerder op neer dat men moet aanhoren wat de VS vraagt dan wel eist dan dat het een overleg is over oplossingen. Een gekke zijsprong is het scannen van containers: een 100%-scan was min of meer de vraagstelling van de zijde van de Verenigde Staten. Toch was het ook hierbij weer aan de orde: een aantal weken geleden was ik in New York op het Stuyvesant Gala; daarna had ik dit punt aan de orde gesteld in een gesprek met onder anderen een van de grote directeuren van de havens en de luchthavens in New York. Hij zei (let's keep our fingers crossed) dat hij ontwikkelingen in de Verenigde Staten ziet waaruit blijkt dat de discussie langzamerhand meer over de inhoud gaat: de mogelijkheid om via goede steekproeven en niet via een 100%-scan toch een zeer verantwoord niveau van veiligheid bij containers te bereiken. Dat sterkte mij in de overtuiging dat je tot een gesprek moet zien te komen; het moet dus niet zo zijn dat politici zeggen: het moet en het zal zo gebeuren, want zo meld ik dat aan mijn achterban in Nebraska, dus moet het zo gebeuren. Het gaat erom dat men luistert naar experts die aangeven wat goed werkt en dat men probeert een middenweg te vinden. Dat is een veel betere benadering van de kwestie dan dat die meteen «verpolitiekt» wordt. Vandaar dat ik de joint committee een belangrijk toegevoegd kanaal vind. Nogmaals: ik geef grif toe dat het niet gemakkelijk is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zie het proces en ik steun de minister daarin. Het moet alleen niet de kant op gaan dat het uitsluitend om safety/security gaat. Ik heb heel nadrukkelijk bedoeld op investeringen vanuit Europa en de VS. Daarbij heeft de VS een heel afwachtende houding als het om buitenlandse investeerders gaat. Bij ons was het KLM/Air France die heel veel moeite heeft gehad om de Amerikaanse markt te bereiken. Laat het dus niet alleen om safety/security gaan, maar ook om de economische kansen. Nederland heeft wat dat betreft ook heel veel te bieden en Nederland wil ook wel, maar de VS houdt dat heel vaak tegen. Dat hoeft richting VS niet met dwang en drang te gaan, maar wat ons betreft moeten dit soort onderwerpen ook besproken worden met de VS.

Minister **Eurlings**: Ik ben dat zeer met u eens. Wij kunnen ons allemaal nog het moment herinneren dat onze Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (ik zeg het nu op z'n Amerikaans) dreigde «Northwest» over te gaan nemen. Dat was echt een optie geweest en dan hadden wij wereldwijd een nationale reus gehad. Dat ging Amerika echter te ver. Wat ik wel weer goed vind, dus wat positief is voor «onze» sector, is dat KLM op een andere manier een geweldig doel heeft bereikt: eerst de open skies met Northwest en vervolgens echte integratie en gedeelde winsten op de gezamenlijke routes, en wel als eerste in de wereld. Je ziet nu ook bij KLM/Air France dat bij de mega joint venture met Delta de transatlantische winst wordt gedeeld. Voor KLM/Air France of Delta maakt het niet meer uit in welk toestel je als passagier zit. Bij een gezamenlijke vlucht worden volgens een vaste staffel de opbrengsten verdeeld. Dat is een heel handige manier om in de commercie toch samenwerking en efficiency te bereiken. Dat wil echter niet zeggen dat de opmerking volkomen terecht wordt gemaakt dat de tweede fase op de agenda moet blijven staan. Het is inderdaad een kwestie van gelijke monniken, gelijke kappen, als je een liberale open markteconomie pretendeert te zijn. Het kan uiteindelijk voor de sector goed zijn, dat de marktpartijen volop de ruimte krijgen om internationaal samenwerkingsverbanden aan te gaan. Ik herhaal dat ik weet dat het gevoelig ligt, want het gaat om een strategische sector, zoals men dat noemt. Er gaan dan direct veel knoppen «om». Trouwens, veel andere landen gaan er ook zo mee om. Ik weet niet zeker hoe het in Moskou is, maar daar zal het zeker niet beter zijn. Nogmaals, ik vind dat dit zeker iets is waarvoor wij moeten blijven pleiten. Wij zijn dus ook hartstikke voor de tweede fase.

Ik kom te spreke over de beveiligingsheffing in de luchtvaart. Ik geef de heer De Rouwe gelijk, als hij zegt dat dit onderdeel vaak weinig transparant is. Voorts moet ik vooropstellen dat er geen algemene oriëntatie bereikt is. Het Zweeds voorzitterschap heeft alles op alles gezet om dat wel te bereiken. Er is uiteindelijk wel degelijk enige voortgang geboekt, maar gebleken is dat het voorstel nog niet rijp is voor agendering. Daarom wordt nu volstaan met een voortgangsrapportage. Het voorstel behelst een gezamenlijk, gemeenschappelijk kader met algemene basisprincipes over de wijze waarop luchthavenexploitanten beveiligingsheffingen dienen vast te stellen. Het gaat in principe om consultatie en het transparanter maken van kosten, opbrengsten en tariefopbrengsten. Het gaat ook om non-discriminatie en echte kostengerelateerdheid. Voorts noem ik in dit verband de mogelijkheid om klachten in te dienen bij een onafhankelijke toezichthouder. Dit laatste is voor de sector van wezenlijk belang.

Er is nog een specifieke vraag over de kosten gesteld. Het betreft kosten die voortvloeien uit de verordening 300/2008. Dit zijn gemeenschappelijke regels op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart én van alle verdergaande en stringente nationale maatregelen, gericht op het beveiligen van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden. Ik vind het echt van belang dat wij ons doel gaan bereiken. Toen wij de discussie begonnen over de tickettaks, heb ik de internationale vergelijking een belangrijk onderdeel laten zijn ter onderbouwing van de stelling dat wij snel van die taks af moesten zien te komen. Dit is nu ook de onderbouwing van de stelling dat wij moeten doorpakken. Wij gaan de luchtverkeersleiding gedurende een aantal jaren bevroren. Dit is bekend. Tevens worden de inspectiekosten bevroren. Wij proberen dus op tal van vlakken het nadeel van Schiphol tot een voordeel te maken. Als je erin verdiept en je wilt echt weten hoe duur «Charles de Gaulle», Rome en Madrid zijn, kom je tot de conclusie dat dit nauwelijks zichtbaar is op het gebied van beveiliging. Zo «ontransparant» is dat aspect. Ik denk dan ook dat wij wat dit betreft grote slagen moeten maken. Bij een open Europese markt past het niet meer dat deze zaken niet goed geregeld zijn.

Nu nog iets over de stedelijke mobiliteit. Ik heb zojuist gekscherend gezegd: als je sommigen in Europa hierover hoort praten, denk je: dat worden prachtige werkbezoeken, want wij gaan de trams in Barcelona bekijken en de bussen in Rome; het is te fantastisch voor woorden. Ik vind het dan ook heel goed hoe de drie woordvoerders in deze materie zitten. Natuurlijk moeten wij niet vooruitlopen op de evaluatie, maar ik hecht zeer aan subsidiariteit. Alle ronkende verhalen die je vaak op conferenties hoort van op zich heel enthousiaste wethouders van een gemeente over de wijze waarop zij hun bussysteem geoptimaliseerd hebben, vind ik prima, maar laten wij in Europa onze tijd beter besteden. Dit zeg ik een beetje onvriendelijk, maar stedelijke mobiliteit is gewoon primair de verantwoordelijkheid van de regio's en van de gemeenten. Als het al om een landelijke verantwoordelijkheid zal gaan, omdat het parlement bijvoorbeeld een vraag stelt over borden van een bushalte van Veolia, wat zelfs met foto's aan de stukken wordt toegevoegd, moet ik zeggen dat het daar wel ophoudt. Ik heb dit op een positieve manier verwoord. Ik ken de borden van die bushaltes namelijk van dichtbij. Wat voor mij Europa met name kan toevoegen, is het uitwisselen van voorbeelden: daar waar je van elkaar zou kunnen leren. Ik denk aan voorbeelden waaruit blijkt dat het vervoer efficiënter gemaakt kan worden door middel van een leuke innovatie. Nogmaals, die voorbeelden kunnen dan uitgewisseld worden. Dat lijkt mij ook de «max» wat de Europese Unie betreft.

Verder nog iets over de implementatie van de EU-wetgeving in het algemeen, een punt dat mevrouw Roefs heeft ingebracht. Over het algemeen gaat het goed met Verkeer en Waterstaat, althans wat dit betreft. Ik zie de heer Aptroot zelfs vriendelijk lachen; dat is mooi. Het is echt prachtig; de kerstgedachte komt helemaal over. Toch hebben wij twee problemen. Het

ene is de implementatie van het derde spoorpakket, want dat loopt vertraging op. De oorzaak is de grote omvang en de complexiteit van de wet- en regelgeving die voor deze implementatie nodig is. Deze implementatie zal wel in de loop van 2010 zijn voltooid. Ik zal de commissie kort nog even amuseren met wat technische gegevens. Welnu, het derde spoorpakket slaat op richtlijn 2007/58/EG, de liberalisatie personenvervoer per spoor. Deze diende op 4 juni jongstleden geïmplementeerd te zijn, maar dat is dus nog niet gebeurd. Richtlijn 2007/59/EG, certificering machinisten, diende op 4 december van dit jaar geïmplementeerd te zijn. Richtlijn 2008/57/EG, interoperabiliteit spoorwegsysteem, dient op 19 juli van het volgende jaar geïmplementeerd te zijn. Voorts noem ik de Verordening rechten en plichten reizigers en die dient op 3 juni 2010 geïmplementeerd te zijn. Wij lopen wat dit betreft niet «exotisch» achter bij Europa; bijna alle landen hebben dit probleem. Wij zullen hieraan met gezwinde spoed werken en ons doel is om al deze richtlijnen in de loop van 2010 geïmplementeerd te hebben.

Het andere probleem, de andere malheur, de implementatie van richtlijn 2007/60, gaat over de beoordeling en het beheer van overstromingsrisico's. De termijn voor de implementatie van deze richtlijn zal maar liefst met een kleine maand overschreden worden. Op 22 december van dit jaar treden namelijk de Waterwet en het Waterbesluit in werking, waarin de onderdelen van deze richtlijn geïmplementeerd zijn. Aangezien het slechts een kleine overschrijding van de termijn voor de implementatie van deze richtlijn betreft, zal dit naar onze stellige overtuiging geen enkel gevolg hebben voor Verkeer en Waterstaat of de positie van ons land in Europa. Dan de motie. Het dictum daarvan ken ik overigens niet; mijn excuses daarvoor. Normaliter lees ik de motie door, maar daar is het nu wat minder van gekomen. Ik doel op de motie over onder andere tweetakt scooters. Dit punt staat niet op de agenda van de Transportraad. Wel gaan wij daar praten over duurzaam transport, mede in het kader van de toekomst van het EU-transportbeleid. Ik zal mij eerst vergewissen van de tekst van de motie. Eerst zal de motie ook aangenomen moeten worden. Kijk ... daar gaat het kerstgevoel weer. Of de motie wordt aangenomen of niet, ik zal de gedachte die in de motie is verwoord tot mij nemen en in het achterhoofd houden, ook bij vervolgedebatten in Europa en in de Transportraad. Ook hierbij geldt dat tal van landen bezig zijn met op zich goede initiatieven op dit gebied. Iedereen snakt namelijk naar een verduurzaming van het transport, en wel om de volgende twee redenen: beter milieu en vol baan voor logistiek. Ook dit laatste is namelijk keihard nodig voor onze economie. Prins Maurits gaat met zijn team in Nederland een poging doen om te bewerkstelligen dat de inspanningen scherp worden gericht op resultaat. Ik vind dat Europa tegen deze achtergrond niet alle richtingen op moet schieten. Wij moeten dus kijken hoe wij elkaar kunnen versterken door het uitwisselen van best practices. Als wij een goede lijn hebben gevonden om het gebruik van elektrische scooters te stimuleren, is het goed wanneer wij de beste benadering over de grens brengen. Ik heb eerder gezegd dat deze scooters goed lopen, niet alleen qua rijden, maar ook qua verkoop. De verkoop neemt ook sterk toe: in een jaar tijd is het aantal verdubbeld. Ik herhaal dat ik zeer voor het stimuleren van het gebruik van elektrische scooters ben. Hoe dat verder moet met de financiële regelgeving weet ik even niet. Ik ken de inhoud van de motie niet. Wel hoop ik dat er geen addertje van GroenLinks onder het gras zit, nu mevrouw Van Gent er niet meer is. Ik was door de heer Vendrik gewaarschuwd. Mevrouw Van Gent was inderdaad bij het vervolg over het MIRT. Toch was zij daarbij ook redelijk, mild en vriendelijk. Dat was allemaal prima. Alle gekheid op een stokje: wij moeten dus het gebruik van elektrische scooters stimuleren. Ik ga de motie lezen en ik zal er mijn voordeel mee proberen te doen, ook al is die nog niet aangenomen.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Alle vragen zijn dus voldoende beantwoord. Tot slot noem ik de toezeggingen.

Toezeggingen

- Kamerlid De Rouwe regelt voor het zomerreces een ritje over het Binnenhof op de groene CDA-campagnescooter voor de leden Roefs en Aptroot;
- De minister bericht de Kamer voor het volgende AO inzake de Transportraad over de ontwikkelingen op het gebied van het goederenvervoer door de Alpenlanden.

De **voorzitter**: Ik dank de minister en de ambtenaren, de commissieleden en de belangstellenden op de publieke tribune voor hun aanwezigheid.