

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 264**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 8 maart 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 9 februari 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 februari 2010 met de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 12 februari 2010 (21 501-33, nr. 258);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 februari 2010 met het verslag van de Transportraad van 17 december 2009 (21 501-33, nr. 259);**
- **de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken d.d. 14 december 2009 over fiche: Verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart (22 112, nr. 989).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

<sup>1</sup> 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).

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Aptroot, Eski, Jager, Roefs en Roemer,

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

De **voorzitter**: Een ieder hartelijk welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. De staatssecretaris heeft zich hedenochtend bij de griffie afgemeld, mede omdat zij niet zal deelnemen aan de informele Transportraad van aanstaande vrijdag.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb hierover een punt van orde. Ik zag ook het bericht dat de staatssecretaris zich heeft afgemeld. Ik heb laten weten dat ik het niet eens ben met de argumentatie dat de staatssecretaris niet naar de Transportraad gaat. Dat vind ik dus geen argument om niet naar dit overleg te komen. Ik zou het wel een argument hebben gevonden, als er geen punten voor haar op de agenda stonden en de commissie geen vragen zou hebben over haar portefeuille. Op deze korte termijn is het niet te regelen dat de staatssecretaris alsnog komt, maar de volgende keer moeten wij iets meer tijd hebben om aan te geven of wij al dan niet akkoord zijn met de afwezigheid van de staatssecretaris. Ik vind het overigens wel prima, als bewindslieden aangeven dat hun aanwezigheid wellicht niet zinvol is. Het is namelijk zonde om ze onnodig te laten komen. Toch moeten wij daarover ook even kunnen oordelen. Nogmaals, het feit dat iemand de bewuste vergadering niet bijwoont, vind ik geen sluitende redenering. Het gaat erom of de onderwerpen van de portefeuille hier al dan niet aan de orde moeten komen.

De **voorzitter**: Ik zie dat de commissie hiermee instemt. Wij zullen dit doorgeleiden naar het departement. Daarbij zal er rekening mee worden gehouden dat de aanwezigheid van de desbetreffende bewindspersoon niet nodig is, op het moment dat geen punten op de agenda staan die zijn of haar beleidsterrein raken. Ik stel een spreektijd van vier minuten voor, alsmede twee interrupties per Kamerlid.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Allereerst maak ik enkele opmerkingen over het verslag van de Transportraad van 17 december 2009. Ook wij zijn positief over het resultaat rondom de Verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. Nederland wilde dat het stads- en streekvervoer niet onder de verordening zou vallen. Dat kan nu uitgezonderd worden, behalve op het punt van non-discriminatie. Het vervoersrecht voor mensen met beperkte mobiliteit dient gewaarborgd te worden. Wij willen echter wel graag nog een verduidelijking over de opmerking daarover in het verslag: een uitzondering op dit punt kan worden gemaakt, indien de veiligheid hierbij in het geding is of de noodzakelijke infrastructuur ontbreekt. Ik vraag mij af waarbij ik aan het laatste moet denken. Wij zullen in de toekomst immers toch moeten voldoen aan het Besluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen? Het komt mij dus een beetje vreemd voor dat wij dan een uitzondering kunnen maken op grond van «het ontbreken van de noodzakelijke infrastructuur». Misschien kan de minister daarover opheldering verschaffen. Verder is de PvdA-fractie geïnteresseerd in de opmerking over «modal shift» in het verslag. Blijkbaar bestaat daar onenigheid over. Wat is nu het essentiële discussiepunt?

Voorts wil ik nog iets zeggen over de Verordening inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Het mandaat voor het netwerk dat er moet komen, is beperkt tot advies en coördinatie. De samenwerking wordt echter ook aangevuld met een aantal vastgelegde verplichtingen. Volgens ons is daar ook helemaal niets mis mee, maar toch willen wij graag van de minister weten of en zo ja, hoe onderzoeken van EASA complementair of plaatsvervangend zijn voor onderzoeken van onze nationale Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Misschien kan de minister dit met een concreet voorbeeld toelichten, waaruit blijkt wat de een doet en wanneer de ander het overneemt, dus hoe die aspecten zich met elkaar vervlechten. Wat betekent de zin «de verruimde bevoegdheden van EASA verdienen een aanpassing, gezien de onbevoegdheid van de EU ten aanzien van militaire aangelegenheden»? Is men het daar in Europa over eens of is er onenigheid over dat die aanpassing nodig is?

Het onderdeel «security» laat ik graag over aan onze justitiewoordvoerder en bij de beraadslagingen in dat kader.

Tot slot wil ik het hebben over stedelijke mobiliteit. Ik ben het eens met de drie prioritaire onderwerpen die de minister in het actieplan ziet. Subsidiariteit moet dan ook goed in de gaten gehouden worden. Ik word een beetje huiverig als ik lees: de wijze waarop burgers en belangengroepen worden betrokken. Dit geldt ook voor de zinsnede: komen tot uitvoering van het actieplan door middel van onder meer juridische en financiële instrumenten. Kan de minister mijn argwaan wegnemen?

Stedelijke mobiliteit heeft natuurlijk ook alles te maken met de luchtkwaliteit in onze stedelijke gebieden. Nederland is gebaat bij bronbeleid en het bevorderen van de verkeersveiligheid via voertuigeisen. Nederland kan in z'n eentje niets afdwingen bij autofabrikanten. Het zal ons dus een lief ding waard zijn, als de minister tijdens de informele Transportraad verkent of nadere afspraken over voertuigeisen tot de mogelijkheden behoren. Hierbij is het natuurlijk dansen op een koord. Wij willen geen extra Europese regelgeving die onze eigen regelgeving doorkruist, maar wij willen ook geen lappendeken van verschillende eisen waaraan in de diverse landen voldaan moet worden om daar een stad binnen te kunnen komen. Iedereen is op dit moment ook aan het uitrekenen hoe zijn of haar auto er in de kilometerheffing uitkomt. Ik heb voorbeelden gehoord van mensen met een auto die in ons systeem van kilometerheffing als supervervuילend te boek komen te staan, maar die wel een groene milieusticker hebben gekregen voor steden in Duitsland. Kan de minister hierop een toelichting geven of desnoods schriftelijk antwoorden?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Eski. Hij voert voor het eerst in deze zittingsperiode het woord in deze commissie. Ik heet hem welkom.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Dank u wel. Ik heb begrepen dat dit een van de gezelligste commissies is van de Kamer. De sfeer is heel goed. Ik voel mij ook thuis. Ook de onderlinge verhouding speelt een rol. Op de agenda voor de informele Transportraad staan twee onderwerpen. Het ene gaat over het Actieplan Stedelijke Mobiliteit. Daarin staan 20 maatregelen en over vijf daarvan wordt gediscussieerd in de komende informele Transportraad. Het behoeft geen betoog dat duurzame stedelijke mobiliteit van groot belang is voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van onze steden. Mijn collega heeft in dit verband al gesproken over de afstemming tussen nationale, regionale en lokale overheden. De vraag is hoe het kan dat iemand in Nederland met een auto met energielabel G (zo iemand ken ik wel in mijn omgeving) in Duitsland een groen milieulabel krijgt vanwege het roetfilter in de auto. Welke rol ziet de minister voor de Europese Commissie, als het gaat om de afstemming van dit soort beleidsonderdelen tussen de Europese lidstaten?

Ik wil nog een opmerking maken over de ondersteunende rol van de Europese Commissie bij de kennis- en informatie-uitwisseling. Dat is natuurlijk prima, maar ik heb begrepen dat een andere organisatie, UITP genaamd, dat ook doet. Welke rol ziet de minister dus voor de Europese Commissie naast UITP?

Mijn fractie is voorstander van ITS. Misschien kan de minister aangeven hoe het staat met de Europese initiatieven op het terrein van het verder ontwikkelen van ITS.

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de veiligheid in de luchtvaart. Het is van belang dat wij maatregelen nemen om de veiligheid te verbeteren. Op Schiphol wordt daartoe gebruik gemaakt van bodyscan. Ik heb begrepen dat de Europese Commissie nog geen besluit heeft genomen om deze controle overal in te zetten. Misschien kan de minister dit bevestigen. Wat is de lijn die de minister bij het overleg daarover volgt?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Eerst maak ik enkele opmerkingen over de Transportraad van 17 december jongstleden. De VVD-fractie is er verheugd over dat onze onderhandelaars, de minister en de staatssecretaris, ervoor gezorgd hebben dat het stads- en streekvervoer vallen buiten de Verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. Dat is precies wat de VVD wilde, wat wij eigenlijk commissiebreed wilden. Het is dus goed dat dit zo voor elkaar is gekomen.

Met betrekking tot onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart twijfelen wij. Wij kunnen ons best indenken dat wij kunnen leren van elkaars onderzoek naar incidenten en dat het belangrijk is dat die knowhow overal aanwezig is. Terecht wordt ons echter in brieven het dilemma voorgehouden, onder andere in de brief van de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken, dat EASA te vergelijken is met de slager die zijn eigen vlees keurt. EASA onderzoekt ongevallen en is de certificerende instantie, alsmede de toezichthouder. Wij vinden dat wat lastig; vandaar dat wij hierop graag de reactie van de minister vernemen. Tot slot nog iets over het Actieplan Stedelijke Mobiliteit. Wat ons betreft, kan de EU op misschien een punt na, zich er volstrekt buiten houden. Wij vinden dat dit geen taak voor de Europese Unie is. Als wij lezen dat daarvoor vooralsnog geen nieuwe wet- en regelgeving komt, denk ik: straks komt het wel; wij hebben eerder te veel dan te weinig wet- en regelgeving. Het enige punt zou zijn dat dit het bedrijfsleven belemmert; dat wil zeggen dat door de verschillende labelling, ook de toegankelijkheid in gevaar komt. Hierdoor zou het vrije verkeer van goederen en diensten voor de vervoerders ter discussie staan. De collega's hebben er ook al over gesproken. Wij vinden wel dat in dat opzicht iets gedaan kan worden door standaarden af te spreken. Verder vinden wij de meeste van de 20 voorgestelde maatregelen absoluut onnodig. Wat ons betreft, komt er dus geen verdere inmenging door de EU.

Er is nog een punt in de brief van de minister dat wij wel leuk zouden vinden. Ik doel op een grote proeflocatie in Nederland voor de ontwikkeling en het gebruik van schone voertuigen. De minister heeft hier al eerder voor gepleit. Daartoe wordt dus niet iedereen verplicht; met wat creativiteit en een beetje extra faciliterende inzet van de overheid zouden wij in de voorhoede kunnen meedoen. Op zich spreekt ons dat aan, maar misschien kan de minister nog toelichten hoe hij dat in de praktijk denkt te realiseren. Wij hebben daar al eerder in het kader van de elektrische auto over gesproken. Wij vinden dit dus wel een interessante optie; misschien is dat iets wat wij juist naar Nederland moeten halen. Wij moeten een beetje lol hebben, als het dan niet meteen overal elders in Europa gebeurt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister ziet drie prioritaire onderwerpen in het actieplan. Ik begrijp nu dat de VVD alleen het tweede interessant vindt, omdat dit misschien voor Nederland meerwaarde oplevert. Ik dacht dat

het eerste onderwerp over het uitwisselen van kennis en best practices om de stedelijke bereikbaarheid te verbeteren, ook zeer de moeite waard is, al gaan wij wellicht iets meer aan Europa leveren dan andersom. Het lijkt mij wel dat wij daar met ons allen beter van worden. Is de VVD daar juist op tegen?

De heer **Aptroot** (VVD): Als u met mij had meegelezen, had ik bij nr. 1 gezet: OK. Bij nr. 2 had ik gezet: standaard afspreken. Verder vinden wij een aantal van die bemoeienissen door de Europese Unie niet goed. Het is echter altijd goed om te kijken wat voor slims een ander doet; het uitwisselen van best practices moet je natuurlijk altijd doen. Je moet dus altijd kijken en luisteren naar wat anderen doen, alsook leren van hun successen en overigens van hun mislukkingen. Van het laatste leer je net zo veel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik concludeer dat de VVD precies hetzelfde zegt als de minister en de andere partijen in dit debat.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat hangt ervan af. In de EU-stukken gaat het om 20 maatregelen. Wij vinden nog steeds dat, als het gaat om distributie, wij die in eigen land vaak lokaal kunnen regelen. Onze grootste zorg is wel altijd dat iedereen zijn eigen gang gaat en dat het voor het bedrijfsleven niet behapbaar meer is. Daarom heb ik gezegd dat daarin enige standaardisering gewenst is. Ik denk aan labelling en toegangstijden. Dat vinden wij dus van belang. Overigens ben ik blij dat de PvdA en de VVD het een keer met elkaar eens kunnen zijn; dat komt gelukkig nog wel vaker voor.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Vandaag wil ik ook wat zeggen over de drie onderwerpen op de agenda. Twee onderwerpen gaan over de luchtvaart en een onderwerp over de stedelijke mobiliteit. Op de Transportraad wordt gesproken over de inzet van meer controle van passagiers op Europese luchthavens. Als aanleiding daarvoor wordt het incident genoemd op de vlucht naar Detroit. De minister wil de regels aanpassen om de security scan structureel in te kunnen zetten, maar daar heeft de SP toch nog wel wat vragen over.

De minister meldt dat er al zo veel mogelijk bodyscans worden ingezet op de luchthaven Schiphol bij vluchten naar de Verenigde Staten. De minister van Justitie heeft eerder echter gezegd dat hij meteen wil overgaan tot het inzetten van bodyscans op alle vluchten, ook binnen de Europese Unie. Wil deze minister dat ook of praten de ministers langs elkaar? Wat is dus exact de inzet van het kabinet in dezen? Als de bodyscan inderdaad op alle vluchten ingezet wordt, wanneer zal dat naar verwachting gebeuren? Geldt dat dan ook voor alle landen in de EU? De minister hamert er immers vaak op dat zaken vooral samen gedaan worden, zeker op dit gebied.

Ik snap ook wel dat de BV Schiphol blij is met scanners, want Schiphol verdient het grote geld als hub. Het motto is: tijd is tijd; tijd is dan ook geld. Scans kunnen heel snel werken en die verdienen zich gemakkelijk terug, omdat dan wellicht minder personeel nodig is voor het fouilleren. Nogmaals, het kan dus allemaal sneller gaan. Het lijkt mij dat Schiphol daar dan ook voordelen in ziet.

Ik las dat de minister in overleg is met Schiphol over de kosten van de bodyscanners. Waarom is dat? Schiphol doet daar namelijk al zijn voordeel mee. Waarom zou de overheid wat dat betreft dan nog extra bijdragen, evenals de belastingbetaler. Die betaalt ook al veiligheidstaks. Waarom moet daarvoor eventueel nog een keer betaald worden? Misschien kan de minister dit uitleggen.

Er is een verordening inzake meer onderzoek en preventie van ongevallen in de burgerluchtvaart. In de woorden van het kabinet zal een Europees basisniveau worden bepaald voor de capaciteit van ongevalonderzoek. Voldoet Nederland al aan het beoogde basisniveau? Zo nee, op welke

punten niet? Mag een land extra maatregelen en capaciteit inzetten als daar behoefte aan is? Is daar vervolgens in Nederland behoefte aan? Zo ja, waaraan?

Tot slot het punt van het Actieplan Stedelijke Mobiliteit. Daarin staan veel algemeenheden en algemene doelstellingen, waar je volgens mij nauwelijks tegen kunt zijn. Het begint bij mij dan altijd te kriebelen; ik denk dan: als er niet zo veel staat, hebben wij ook niet zo veel om over te praten. Het gaat uiteindelijk om de vraag hoe wij dat vervolgens daadwerkelijk gaan invullen. Ik sta er wat sceptisch tegenover om heel veel maar aan Brussel dan wel de Europese Unie over te laten om het allemaal te bepalen. Natuurlijk moeten wij vooral gaan rondkijken om te kunnen leren van goede voorbeelden. Je zou achterlijk zijn, als je dat niet deed. Wat mij betreft, wordt het Amsterdamse gemeentebestuur op excursie naar Keulen gestuurd, voordat de boor in werking wordt gesteld. Misschien kan men daar iets leren van best practices of worst practices. Dat lijkt mij dus heel gemakkelijk en heel goed. Deze minister of de staatssecretaris – het is jammer dat zij er nu niet is – zou eens in België moeten gaan kijken naar de vorderingen op het gebied van basismobiliteit, om maar eens een van de best practices te noemen.

Mijn boodschap bij de drie zojuist besproken onderwerpen is: ze lijken mij prima, maar wees voorzichtig met het op Europees niveau vastleggen. Ik denk dat wij het op de meeste punten lokaal, provinciaal of nationaal veel beter kunnen regelen, zonder Europese bemoeienis.

De **voorzitter**: Op verzoek van de minister schors ik de vergadering enkele minuten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik spreek mijn dank uit voor de vragen van de leden van uw commissie. Enkele vragen waren een terugblik op de Transportraad van 17 december jongstleden, waar ondergetekende de vertegenwoordiger van de Nederlandse regering was. Ook waren vragen een vooruitblik op de informele Transportraad die zich niet zoals andere informele raden in Centraal- of Zuid-Spanje afspeelt, maar aan de wat ruigere kust van de Golf van Biskaje aan de noordkant van Spanje in het mooie en naar ik mij heb laten vertellen in de winter regenachtige Coruña. Het zal een Transportraad zijn waar een aantal punten op de rol staat, maar het is ook een Transportraad om, meer dan bij formele raden, een aantal bilaterale gesprekken te voeren. Zo zal ik mijn uiterste best doen om met mijn Duitse collega Ramsauer van gedachten te wisselen over een aantal onderwerpen, alsook om het spreekwoordelijke ijs te breken. Voordat ik de gestelde vragen beantwoord, wil ik de heer Eski van harte welkom heten. Ik heb hem in heel andere dossiers leren kennen; daarbij heeft hij getuigd van grote moed. Het waren dossiers die om heel veel gingen en die veel emotie teweegbrachten. Daarbij heb ik hem leren kennen als een zeer standvastig persoon. Wat dat betreft vind ik het meer dan een genoegen om bij het verkeersdossier met hem te mogen verkeren. Nogmaals, van harte welkom mijnerzijds!

Onder anderen mevrouw Roefs heeft vragen gesteld over de Verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. Ik vind het goed om te weten dat zowel over deze verordening als de Richtlijn gelijke behandeling nog wordt onderhandeld. Dat is dus nog niet helemaal solide. De inzet van Nederland is en blijft echter dat beide voorstellen niet in strijd met elkaar mogen zijn. De Verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer bepaalt dat ook in het stads- en streekvervoer een reiziger alleen maar mag worden geweigerd indien het onmogelijk is om de gehandicapte of de persoon met beperkte mobiliteit op een veilige manier te laten instappen, uitstappen of vervoeren. Dat is ook de lijn die mevrouw Roefs

schetste. Dit is de uitzondering: non-discriminatoir en voor de gehandicapte. Dat vind ik prima; ik vind ook dat je daarin vrij stevig moet zijn. De insteek van de Richtlijn gelijke behandeling is minder specifiek, want deze richtlijn regelt het beginsel van gelijke behandeling van personen, ongeacht godsdienst, overtuiging, handicap, leeftijd, seksuele geaardheid, et cetera.

In aanvulling hierop merk ik nog het volgende op. Het is bekend dat er in Nederland hard aan wordt gewerkt om het openbaar vervoer fysiek toegankelijker te maken. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 kan in concessies voorschriften worden opgenomen inzake de toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV). Dit heeft er bijvoorbeeld toe geleid dat bij recente concessies de toegankelijkheid van het busmaterieel een heel grote rol heeft gespeeld. Op die manier kan je dus als concessieverlenende overheid die toegankelijkheid nadrukkelijk verbeteren.

Verder zijn er bestuurlijke overeenkomsten gesloten met decentrale overheden, die de toegankelijkheid van bushaltes stimuleren. Zo moet voor het eind van 2015 de helft van het totale aantal bushaltes goed toegankelijk zijn, dus onder anderen ook voor gehandicapte mensen en rolstoelgebruikers. Dit lijkt ver weg, maar de tijd gaat rap.

Ik blijf van mening dat de discussie de goede kant op gaat; het is tot nu toe prima gegaan. Wij wilden: non-discriminatoir en voor gehandicapten, prima, maar voor de rest zal het niet onze goede regelingen gaan doorkruisen en weer tot allerlei bureaucratie en moeilijkheden leiden. Ik heb dus gehandeld in lijn met de insteek van uw Kamer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik begrijp het besluit dat wij gaan nemen. Dit regelt bijvoorbeeld dat treinen inderdaad toegankelijk moeten zijn voor rolstoelgebruikers. Ik kan mij echter voorstellen dat dit niet voor liggend vervoer van gehandicapten geldt. Moet ik dit «vatten» onder «de noodzakelijke infrastructuur ontbreekt»?

Minister **Eurlings**: Precies. Inderdaad gaat het om de mate van de handicap. Het gaat met name om situaties waarin het fysiek echt onmogelijk is. Bij Europese regelgeving moet je ook verder kijken dan Nederland alleen. Ik kan mij zo maar voorstellen dat je te maken hebt met bepaald oud materieel dat niet stante pede vervangen wordt, waardoor de gewenste aanpassing om toegankelijk vervoer tot stand te brengen, nauwelijks mogelijk is. Ik ken in dit kader een Oost-Europees land iets beter dan veel andere. Er kunnen dus bepaalde problemen zijn. Ik denk wel dat het in Nederland erom gaat dat gehandicapten mee kunnen. Ik heb net gezegd dat wij dat niet alleen bereiken via Europese regelgeving, maar met name ook via de concessieverlening. Op die manier verbeteren wij de randvoorwaarden. Je kunt wel een toegankelijke bus aanschaffen met een lage vloer, maar als vervolgens de bushalte en het trottoir volstrekt niet toegankelijk zijn voor gehandicapten, schiet je nog niets op. Daarom snijdt bij ons het mes aan twee kanten, zoals ik zojuist heb aangegeven.

Ik denk ook dat wij internationaal redelijk voorop lopen, als het gaat om de toegankelijkheid. Ik denk dat u die ervaring wellicht ook hebt, maar ik heb jarenlang ervaring gehad met iemand die gehandicapt was en die partijvergaderingen en bestuursvergaderingen bijwoonde. Je kunt je dan beter in die persoon verplaatsen om te kunnen weten wat dat vergt. Wij hebben al de discussie gehad over de toegankelijkheid van stations, waarin de Kamer de lat terecht heel hoog legde. Je moet je indenken wat het vergt om je uren, in ieder geval heel lang van tevoren te moeten aanmelden; het komt dan voor dat je net een trein mist en dat niemand op je staat te wachten. Dergelijke situaties moeten wij echt tot het verleden laten behoren. Ik vind de aangegeven lijn dus goed. Ik heb de hoop dat dit punt daarbij pootaan heeft gespeeld.

Er is gevraagd wat de modal shift precies was. Dat discussiepunt in de Transportraad ging met name over de manier waarop het transport duurzamer gemaakt zou moeten worden. De algemene lijn hierbij, die ik ook gezond vind, is dat wij ons niet alleen richten op het verduurzamen van een modaliteit, maar dat wij de lat ook heel hoog blijven leggen bij het verduurzamen van alle modaliteiten. Nu ga ik misschien nog wat verder dan wat in de Transportraad expliciet besproken is, maar je moet dus alle modaliteiten steeds groener maken. Wil je, om nu wat verder te gaan, dat de trein steeds aantrekkelijker wordt, dan moet je zelfs een stukje in comodaliteit gaan denken. Je zegt dan: het is niet «of of», maar het is steeds meer «en en». Je probeert ook zo veel mogelijk mensen niet alleen over de weg te laten rijden. Die weg hebben wij dus heel veel groener gemaakt, juist door de vergroening van het wagenpark, de motoren, et cetera.

Bij verduurzaming in de stad denk ik aan comodaliteit in plaats van dat je je alleen maar richt op één modaliteit en je de andere als fout of slecht of hopeloos verloren op het vlak van milieu laat gaan. Ik vind het opassen binnen de oproep van uw Kamer aan minister Cramer en mij om in Europa echt tot de voorhoede te blijven behoren, ook betreffende het stellen van eisen aan het bronbeleid. Ik noem onder andere de motoren en de volgende generatie. Wij vinden dat wij daarin heel ver moeten durven gaan.

Ik kom toe aan de vragen over EASA: hoe zit het met de onderzoeken en zijn die complementair of misschien zelfs plaatsvervangend voor de onderzoeken van de nationale Onderzoeksraad Voor Veiligheid van professor Van Vollenhoven? Er is gevraagd of ik kan toelichten hoe die zich tot elkaar verhouden. Het is goed dat deze vraag gesteld is, want nu kan ik zeggen dat onderzoek van EASA niet complementair en niet plaatsvervangend is. De heer Van Vollenhoven en zijn organisatie blijven dus full swing hun positie vervullen.

Het voorstel van de Europese Commissie is op heel iets anders gericht, namelijk dat het agentschap door de nationale onderzoeksinstantie kan worden uitgenodigd, aan het onderzoek deel te nemen. Zo zijn de lijnen: de nationale onderzoeksinstantie kan het Europese agentschap verzoeken om mee te doen. De Nederlandse is, net als trouwens de inzet van de meeste Europese lidstaten, erop gericht dat de onafhankelijkheid van de nationale onderzoeker onaangetaast blijft. Daarbij kan EASA als adviseerende partij aan een onderzoek deelnemen, maar, nogmaals, deze adviseerende club kan advies geven. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid is en blijft echter de nationale instantie waar het om draait, en wel in volle onafhankelijkheid.

Het Europees agentschap kan als zodanig en onder verantwoordelijkheid van de nationale onderzoeksraad wel de plaats van het ongeval bezoeken en kan getuigen horen, alsook ongevalgegevens bestuderen. Daarnaast kan het commentaar geven op het rapport van de onderzoeksraad. De onderzoeksraad vraagt namelijk wel vaker advies en hoort vaker veel betrokken partijen; de onderzoeksraad kan EASA dus ook inroepen voor een second opinion.

De heer **Roemer** (SP): Het is goed te horen dat onze eigen onafhankelijke onderzoeksraad in ieder geval niet ter discussie staat. Ik vraag mij dan wel af wat de meerwaarde is. Wat moeten wij er dus bovenop stapelen? Nogmaals: wat is de meerwaarde en wat zouden wij op dit moment niet kunnen? Of is er in sommige landen juist een gebrek aan zo'n onafhankelijke onderzoeksraad zoals wij die in Nederland kennen? Ik «pak» het nog even niet.

Minister **Eurlings**: Het eerste is een cruciale vraag. Wat het laatste betreft, kan ik het volgende opmerken. Ik was in Polen bij minister Grabarczyk en hij had professor Van Vollenhoven op bezoek gehad. Hij zei dat zijn aanpak



toch wel heel vernieuwend was. Daaruit leidde ik af dat wij daarin voor heel veel landen een voorloper zijn, gezien de onafhankelijke onderzoeken; eigenlijk betreft het integraliteit omdat de onderzoeksraad over veel meer gaat dan verkeer alleen.

Daar gaat het hierbij niet zozeer. Hierbij gaat het erom dat het belang van mogelijke deelname van EASA aan een onderzoek er met name in gelegen is dat EASA door het kennisdeel in zijn onderzoek en de betrokkenheid daarbij, zo snel mogelijk het toezicht op en het nakomen van veiligheidsnormen kan afdwingen. Bovendien kan EASA bepaalde normen aanscherpen dan wel aanpassen. Wij hebben daar voorbeelden van gehad. Zo zou een onderzoek aanleiding kunnen zijn tot aanwijzing door EASA om bijvoorbeeld bepaalde vliegtuigonderdelen, instrumenten of vliegprocedures aan een nadere test te onderwerpen. Dat kan gebeuren als uit onderzoek twijfel rijst en men zich afvraagt of het op een bepaald onderdeel wel goed zit. Naar aanleiding hiervan zou EASA dus nadere veiligheidsaanwijzingen kunnen doen uitgaan.

In dit verband wil ik het ongeval aanhalen van het toestel van Spanair dat in 2008 verongelukte. Ik noem ook het ongeval met de kist van Air France die in 2009 tussen Rio en Parijs neerstortte. EASA heeft toen heel vroeg in het onderzoek veiligheidsaanwijzingen kunnen doen uitgaan. Dit is meer dan «leren van». Het is meer: hé, wacht eens even, is er twijfel in Nederland en kunnen wij in heel Europa op dat vlak extra checks doen om op andere plekken erger te voorkomen of moeten wij zelfs de normen gaan veranderen, omdat wij hier op een hiaat stuiten dat wij niet eerder hadden gezien? Ik vind dat op zich puur positief, zeker omdat het de onafhankelijkheid van de nationale onderzoeksraad niet aantast. Het gaat dus niet om een slager die zijn eigen vlees keurt. Dat mag ook niet gebeuren.

Wat de stedelijke mobiliteit betreft, ben ik het met de Kamer eens dat hierbij de subsidiariteit bovenaan staat en moet blijven staan. Ik ben echt van mening dat de verantwoordelijkheden in dezen daar blijven waar die thuis horen. Dat is: landelijke en, sterker, regio's en lokale overheden. Wij hebben dus geen behoefte aan een Europese regelbrij op dit gebied. Dat zou ook helemaal niet goed zijn, want maatwerk in veel maatregelen om stedelijke mobiliteit te verbeteren is de sleutel tot succes. De ene stad is immers de andere niet. Het is ook heel goed dat er een lokale democratie is die gaat over de inrichting en dat het de lokale raden of de lokale staten zijn en, als het hoger wordt opgeschaald, uw Kamer die daarover oordeelt. Dit is dus absoluut het vertrekpunt.

Wel kan er natuurlijk gekeken worden naar best practices elders, waardoor wij op interessante ideeën kunnen komen; dat gaat via uitwisseling van ideeën. Als Europa daarin iets gemakkelijker wil faciliteren, vind ik dat prima. Wij staan verder continu op de rem, evenals veel andere landen. Toch moeten wij het blijven zeggen. Ik houd van Europa, maar ik ken het goed genoeg: je moet oppassen dat niet sluipenderwijs de bordjes verplaatst worden en dat straks blijkt dat het toch een competentie van Europa is. Nogmaals, hierbij vind ik die bemoeienis niet op haar plaats. Ik herhaal: Europa moet sterk zijn op sommige punten, maar de verantwoordelijkheid voor de stedelijke mobiliteit moet vooral dicht bij de mensen blijven.

Ik heb zojuist al gezegd dat er hard wordt gewerkt aan verschillende vormen van bronbeleid. Ik noem de Euronormen, de normen voor stille voertuigen. Het kan en het moet beter. Daarom blijven wij gezamenlijk verkennen op welke punten het bronbeleid nog meer kan worden aangescherpt. Ik zeg toe dat ik op de informele Transportraad nadrukkelijk zal pleiten voor een verdergaand ambitieus Europees bronbeleid. Ik vind ook echt dat wij wat dat betreft stappen moeten blijven zetten, want de Europese markt is zo groot dat, als Europa zegt «wij willen dat er technisch nog een paar stappen gezet worden», daar wereldwijd bijna geen serieuze fabrikant omheen kan. Dat is echte vergroening. Ik heb het vaker gezegd: ik ben voor het stimuleren van het gebruik van de trein, maar laten wij ook

zien hoe groener de auto steeds wordt. Ik geef het volgende voorbeeld: 1975 BMW, 2009 diesel BMW; die is 50x zo schoon! Dit is gebeurd in een tijdspanne die ik mij zelfs enigszins kan heugen; het wordt dus nog wat. Er is een vraag gesteld over de Duitse milieusticker, de groene sticker. In dit verband is gesproken over een auto met een F- of G-energielabel, dat trouwens best een mooie auto kan zijn. Ik heb zelfs een keer tot mijn schrik ontdekt dat sommige MG's van zo'n negatief label worden voorzien. Dan denk ik: British racing green, hoe kan dat nou? Dat kan toch wel. Wij hebben twee uitdagingen. De eerste is het klimaatbeleid, dus het stimuleren van minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en alles wat daarbij hoort. Wat dat betreft, hebben de landen hun normen en doelstellingen te halen. Vervolgens moeten zij daar zelf beleid voor opzetten. Vandaar bij ons de BPM-differentiatie naar CO<sub>2</sub>-uitstoot. Later komt bij de kilometerbeprijzing de CO<sub>2</sub>-differentiatie. De binnensteden in Duitsland hebben evenwel een andere uitdaging: die willen minder fijnstof en minder roet. Daarbij gaat het om lokale luchtproblemen. Het kan zijn dat, als je een auto hebt met een F- of G-energielabel, maar wel met een superroetfilter, men in Duitsland zegt «herzlich willkommen», terwijl wij er om redenen van CO<sub>2</sub>-uitstoot niet zo blij mee zijn. Dat zijn dus verschillende doelstellingen. Het is bekend dat wij in Nederland omtrent personenauto's en milieuzones een benadering hebben van: een heel sterke «nee» en een heel kleine «tenzij». Wij proberen dit dus op een andere manier op te lossen. Als je dit soort dingen doet, zoals in Duitsland, is er sprake van een andere, meer lokale doelstelling dan de meer wereldwijde klimaatdoelstelling die wij in Nederland bij dit soort maatregelen voor ogen hebben. De heer Eski heeft gevraagd hoe het met ITS staat. De Transportraad heeft op 17 december van het vorige jaar een voortgangsrapportage daarover besproken. Op dit moment wordt hierover nog steeds gesproken met het Europees Parlement. Het streven is om tot een akkoord in tweede lezing te komen. Ik moet dus afwachten hoe snel of hoe «niet-snel» het gaat. Mijn idee is wel dat hierbij geen prangende verschilpunten meer hoeven te zijn. Ik denk dat in den brede het belang van ITS wordt onderkend. Ook denk ik dat dit heel veelbelovend is in het kader van transportefficiency en -veiligheid; die kunnen alleen maar toenemen als ITS daarin een rol vervult. Als je ook kijkt naar de innovatiekracht van onze Europese industrie, denk ik dat die daarin een geweldige voorloper zou kunnen zijn. Ik zie dus geen grote bezwaren, maar het zit nog in de procedure bij het Europees Parlement. Ik zal u inlichten zodra daarover nader helderheid komt; of ik informeer u over de uitkomst.

De heer Eski vroeg ook welke rol de regering ziet voor de Europese Commissie in relatie tot UITP. Ik kan stellen dat dit een belangrijke organisatie is die volgens ons veel kennis en ervaring heeft. Daarbij zijn stakeholders betrokken; er is sprake van een heel breed netwerk waarop men ook de kennis heeft kunnen bouwen. Ik zie dus zelf een goede rol voor UITP waar het gaat om het faciliteren van de overheden. Die organisatie neem ik ook zeer serieus; wij vinden dat die een goede kwaliteit heeft. Daarom proberen wij die bij dit onderdeel te betrekken en haar rol te stimuleren.

Wat is nu de rol van de Europese Commissie bij het afstemmen van verschillende duurzaamheidsmaatregelen? Ik heb zojuist gezegd dat subsidiariteit daarbij van belang is. Wij hebben ons gecommitteerd aan internationale doelen, zoals minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en meer duurzame energie. In het antwoord op de vraag hoe wij dat willen bereiken, zit natuurlijk een Nederlandse speelruimte. Daarover is ook een discussie in uw parlement met de commissie-VROM. Daarin wordt besproken welke maatregelen wij nemen en wat wij het meest efficiënt vinden, alsook wat wij als klein, vlak land met grote stedelijke concentraties de beste benadering vinden. De benadering van een dun bevolkt, uitgestrekt land kan namelijk een andere zijn dan die van een klein, dicht bevolkt land. De voorlooprol op het gebied van elektrische mobiliteit zouden wij ook veel

minder gemakkelijk kunnen gaan vervullen als wij een land waren met grote afstanden en met heel dun bevolkte concentraties. Wat dit betreft, heeft ieder land dus weer zijn eigen kansen.

Ik vind dat de Europese Commissie met name meerwaarde heeft in het uitwisselen van best practices. Dat zie je ook steeds meer gebeuren. Ik heb mij er vroeger wel eens over verbaasd, toen ik ooit zelf richting Europa ging. Ik dacht toen: dat zal van nature veel meer in Europa gebeuren; daar is zo'n kennisbaak van allemaal ervaringen, wat men geprobeerd heeft in verschillende richtingen en wat de industrie in andere landen doet. Ik vind het dus goed dat Europa daar op dit soort vlakken steeds beter in wordt. Wij kunnen immers heel veel leren van 26 andere landen; wij hoeven niet iedere keer het wiel zelf uit te vinden. Nogmaals, hierbij geldt wel subsidiariteit; best practices uitwisselen prima, maar niet de grens over in die zin dat wat dat betreft voor ons beslist wordt. Dit laatste zou ik dus niet goed vinden. Dit staat natuurlijk los van het bronbeleid en alles wat ik zojuist in dat verband heb opgemerkt.

De vraag is nog gesteld of wij voldoen aan een basisniveau qua ongeval-  
lenonderzoek. Ja, ik durf de stelling aan dat er bij ons geen zorgen hoeven te zijn over de capaciteit van de ongevallenraad. In het voorgestelde internationale netwerk kun je ook weer van elkaar leren. Dat geldt onder andere voor de aanpak. Ik zei net gekserend: Cezary Grabarczyk in Polen had het echt heel apart gevonden dat professor Van Vollenhoven met de Nederlandse aanpak kwam; zij vonden dat wel heel vernieuwend voor hen. Zij moesten er nog even goed over nadenken. Hij zei dus: het was wel een totaal andere aanpak dan wij gewend waren. Zo kun je dus van elkaar leren.

Hoe zit het met de bodyscan, zo is gevraagd. Daarover is nog geen Europees standpunt ingenomen. Wij als Nederland vinden dat het een volwaardig alternatief moet zijn en dat het op z'n minst in heel Europa een acceptabel alternatief is, dus dat het overal toegepast kan worden. Wij zullen nog wel moeten kijken hoe dat in Europa verloopt. Daarbij is de vraag of je het op een gegeven moment overal in Europa verplicht gaat stellen. Wij zijn dan wel een hele stap verder. Ik herhaal dat het op z'n minst overal in Europa een te hanteren instrument moet worden. Zo staan wij er dus in. Ik zou daaraan willen toevoegen: safety first. Mijn directeur Internationale Zaken verzekerde mij zojuist nog dat je ziet wat je moet zien en niet meer dan dat, om deze «ervaringsgegevens» zo maar te omschrijven. Ik ben overigens wel benieuwd waar hij dat allemaal heeft gezien, maar daar hebben wij het na deze vergadering wel over.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb het ook gezien op het werkbezoek. De afbeelding is nu omgezet in een pictogrammetje. Het feit dat het beeld inderdaad niet meer wordt opgeslagen, was voor mij een hele geruststelling. Ik kan het dus bevestigen. Het ging mij ook om de vraag of een persoon zoals de Nigeriaan op de vlucht naar Detroit, met deze scan eruit gehaald zijn.

Minister **Eurlings**: Ik weet het antwoord daar nu niet op, maar laten wij hopen van wel. Het is bekend dat met die man nadrukkelijk is en wordt gesproken over wat op dit vlak allemaal aan de hand is. Het is niet alleen goed dat hij is afgestopt in de gruwelijke misdaad die hij wilde plegen, maar ook dat men hem in handen heeft. Ik mag hopen dat zo'n persoon er met de scan uit gehaald wordt, maar laten wij het onderzoek ter zake verder afwachten. Ik voeg er nog wel aan toe: als wij het hier niet mee lukt, weet ik niet met welk ander op dit moment beschikbaar apparaat dat wel zou kunnen. Ik hoop dus dat wij zo iemand hiermee eruit halen en dat dit de conclusie is van het onderzoek.

Als ik die gebeurtenissen op me laat inwerken, moet ik zeggen: het is echt Ziek, met een hoofdletter «Z». Ik vind het ongekend. Ik merk ook als ik met mensen in gesprek ben, dat men heel veel controle als hinderlijk ervaart.

Welnu, de bodyscan werkt vrij snel en men heeft daar weinig last van. Ik herhaal dat het Ziek blijft dat je voor een paar Zieke, doodZieke geesten op deze manier moet gaan handelen. Maar ja, als je op je moet laten inwerken hoe zo iemand in elkaar zit, houdt echt ieder verstand op. Ik vind het werkelijk beestachtig. Ik zeg nog een keer dat wij de resultaten van het onderzoek afwachten en dat ik hoop dat de conclusie is dat het met dit soort scans zichtbaar is, zelfs al zijn de gevaarlijke stoffen mooi aan de edele delen bevestigd.

De heer **Roemer** (SP): Dit maakt voor mij helder waarom de minister van Justitie wellicht voor zijn beurt gesproken zou hebben door te stellen dat hij de bodyscans zo snel mogelijk op alle vluchten binnen de Europese Unie wilde hebben. Als wij nog aan het onderzoeken zijn en wij hebben de bodyscans ingevoerd op de vluchten naar Amerika, omdat dit verzoek vooral van de zijde van Amerika is gekomen, is de vraag waar wij op gaan inzetten. Gaat heel Europa daar ook op inzetten?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het precies is zoals de minister van Justitie ook gezegd heeft: zo snel mogelijk ook in Europa. De beschikbare scanners worden nu ingezet bij vluchten naar Amerika. Wij willen echter dat die zo snel mogelijk ook worden ingezet bij Europese vluchten. Er wordt nu tegen mij gezegd: allereerst op de risicovluchten. Daarom zijn wij in Europa een pleitbezorger om dit overal in Europa mogelijk te maken, maar de gevoelens daaromtrent zijn nog wisselend. De beelden waarbij men denkt in de privacy aangetast te worden, zijn soms nog te levend. Je ziet echter «niets», iets wat u net ook hebt beaamd. Die zorg hoeft er dan ook niet te zijn. De feiten zijn namelijk anders dan de beelden. Dat komt wel vaker voor, maar goed. Wij zijn er dus voor om het zo snel mogelijk door te voeren in Europa, te beginnen met de risicovluchten. Eerst moeten wij Europa echter meekrijgen om hier de mogelijkheid in den brede voor te bieden. Dit zal mijn insteek ook zijn bij de besprekingen en ik houd u op de hoogte van de ontwikkelingen. Bij de informele Transportraad zal ik ook proberen, hierover het nodige te zeggen.

De vraag is gesteld: hoe zit het met de kosten? Het is bekend dat een interdepartementale werkgroep Security kosten luchtvaart volop bezig is met het vraagstuk op welke wijze wij kostenbesparing in het securitydomein kunnen genereren. Het is begonnen met het afschaffen van de tickettaks. Wij bekijken verder op welke wijze wij het nadeel tot een voordeel kunnen ombuigen, bijvoorbeeld door de luchtverkeersleidingskosten een aantal jaren te bevriezen. In andere landen schieten deze kosten door het plafond in deze slechte markt. Ook een aantal andere kosten worden tijdelijk bevroren, zoals die van de inspectie gedurende een jaar. Er wordt ook naar security gekeken, omdat zich hierbij het beeld opdringt – en nu druk ik mij voorzichtig uit; u zult onze beweegredenen begrijpen – dat in Nederland een heel hoog percentage van de securitykosten rechtstreeks wordt versleuteld in het ticket. Dat is nu al zo, dus als je er allemaal kosten bij krijgt, komt de vraag sterker naar voren hoe je daar verder mee omgaat. Als ik mij niet vergis, worden tot november de kosten sowieso gedragen door NCTb. Dan komt de eerste keer een discussie over de vraag of wij die kosten structureel moeten gaan versleutelen. Ik wil daar niet op vooruitlopen, maar ik vind wel dat wij in elk geval de concurrentiepositie van Schiphol, alsook van andere luchthavens, scherp in de gaten moeten houden. De kosten van de luchtvaart en die voor security moeten namelijk wel passen in een gezond level playing field, natuurlijk met behoud van de optimale kwaliteit van de beveiliging van de burgerluchtvaart. Dit laatste is een conditie die nooit ter discussie mag staan.

Wij hopen dat in de loop van dit jaar helderheid is over de manier waarop wij verder met die kosten omgaan. Het streven is uiterlijk deze zomer. Die kosten moeten linksom of rechtsom betaald worden, maar als het beeld al is dat in Nederland heel veel kosten in het ticket verrekend worden, dus bij

de passagier terecht komen, moet je oppassen dat je daarin niet verder doorslaat, internationaal gezien, en wij onze concurrentiepositie verder verspelen. Wij zijn nu aan het kijken op welke wijze wij die positie verder kunnen versterken.

De heer **Roemer** (SP): Bij mij bestaat het idee dat, als je meer gebruik gaat maken van deze scans, waardoor je veel meer ziet, je minder securitypersoneel nodig hebt voor fouilleren en dat soort zaken. Dat systeem bedruipt zichzelf dus.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw punt, maar nu moet heel veel geïnvesteerd worden in de scans. Die kosten een lieve duit. De desbetreffende werkgroep zal ook zeker op de vraag ingaan of je daarna inderdaad met minder personeel toe kunt. Natuurlijk worden ook andere zaken bekeken in dit verband. Ik denk aan de vragen of het efficiënt is vorm gegeven en of het goedkoper kan en als er veel meer kosten komen, wat ik niet hoop, is de vraag: hoe ga je dat betalen? Ik vind het tegen deze achtergrond wel handig dat wij in onze afweging, die wij hier ook zullen bespreken, even over de grens kijken. Het is eerder voorgekomen dat wij om tal van redenen totaal «uit de kosten» gingen, maar dat kan je je in de internationale markt niet permitteren. Nogmaals, in dit licht zullen wij ons besluit moeten nemen. Dus: security, safety first. Daarbij speelt echter wel de vraag hoe wij voorkomen dat door de securitymaatregelen Schiphol zich uit de markt gaat prijzen.

Hoe zouden wij eventueel een grote proeflocatie in de praktijk kunnen realiseren, bijvoorbeeld voor elektrische voertuigen, zo vroeg de heer Aptroot. Welnu, wij werken aan de opzet/invulling van het Plan van Aanpak Elektrisch Rijden, waarmee wij hierin voorop willen gaan lopen. Daarvoor is vooraleerst 65 mln. weggezet, samen met Economische Zaken. Onze doelstelling is een proeftuin voor hybride en elektrisch rijden met een launching customership, dus ook het wagenpark bij de rijksoverheid. Zo gaat Rijkswaterstaat heel wat elektrische auto's afnemen, zodra er goede elektrische auto's op de markt zijn. Wij willen dan wel dat wij bij de eerste productie runs als klant kunnen gaan kopen.

De aanleg van «laadinfra» is ook van belang, nationaal, maar als het even kan ook over de grenzen. Als je in mijn geboorteplaats rondrijdt, kun je dat nauwelijks doen zonder dat je over een grens gaat. Wij moeten dus ook zorgen dat wij een beetje verder denken dan alleen Nederland. De minister van Economische Zaken heeft zich vandaag in Europa nog een keer in die zin uitgesproken.

Op het gebied van onderzoek, ontwikkeling en eventueel productie is het Nederlandse bedrijfsleven bepaald sterk. En daar gaat het dus om. De Europese Unie kan ons daarbij ondersteunen met middelen, bijvoorbeeld onderzoeksgelden. De Europese Unie kan ons echter ook ondersteunen in contacten met de branche. Het goede van de opzet van het E-team is dat heel nadrukkelijk de focus niet alleen is hoe wij de Nederlandse maatregelen zo efficiënt mogelijk kunnen uitvoeren, dus niet alleen een leuk project in diverse plaatsen. Samen bouwt het echter niets op, omdat de situatie in elke plaats weer anders is. Over een paar jaar zal het een doodgeboren kind zijn. Het gaat er echter ook om hoe je elkaar kunt versterken. Ik denk aan een initiatief in Amsterdam en een in Den Haag. Samen moet het leiden tot voldoende kritische massa. Het moet zo zijn dat iemand die in Oegstgeest woont ineens zegt: ik ga voor een elektrische auto, want overal waar ik kom, is er een infrastructuur en ligt de rode loper voor het nieuwe elektrisch rijden uit. Dat is een opzet.

De andere opzet is om ook internationaal te kijken en te praten met fabrikanten, dus kijken wat de ontwikkelingen zijn. Hoe gaat het er over een paar jaar uitzien? Hoe krijgen wij die auto's hier naartoe? Hoe krijgen wij Renault, die nu al enthousiast is, en fabrikanten in het Verre Oosten gefo-

cust op Nederland? Laten wij het daar dan ook eens proberen; laten wij daar onze focus en ons geld om zoiets te lanceren, eerst op richten. Daarvoor is volgens mij een aanjaagfunctie van groot belang. Als het met onderzoek samengaat, kan Europa daarbij helpen door dat te stimuleren. Bij contacten met de branche zal Europa ook faciliterend kunnen zijn. Ik sta even in dubio. Ik denk dat ik hiermee uw vragen heb beantwoord. Als ik dit zeg, krijg ik meestal een reactie waarbij het hoofd wordt geschud. Dat blijkt nu niet het geval te zijn. Dank u wel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er geen behoefte is aan een tweede termijn.

De minister heeft de volgende toezegging gedaan. De minister bericht de Kamer schriftelijk, als er een akkoord is bereikt tussen de Raad van Ministers en het Europees Parlement over de richtlijn inzake intelligente vervoerssystemen.

Ik dank een ieder voor zijn/haar bijdrage.