

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 576

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 9 februari 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 2 december 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 november 2015 met de geannoteerde agenda van de Transportraad op 10 december 2015 (Kamerstuk 21 501-33, stuk nr. 568);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 november 2015 met het verslag van de informele Transportraad van 7 en 8 oktober 2015 (Kamerstuk 21 501-33, stuk nr. 565);**
- **eventueel fiches.**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Azmani

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Van Dekken, Monasch, Van Helvert, Hachchi en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, en Staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.02 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik open het algemeen overleg en heet de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu welkom, evenals de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit debat volgen via sociale media. Ik doe dit nooit, maar ik heet in ieder geval twee mensen van harte welkom die dit debat volgen. Uiteraard noem ik geen namen, maar ik wens ze veel plezier met de discussie die zo meteen volgt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zoals gebruikelijk in een algemeen overleg over dit onderwerp, deel ik mee welke punten op het allerlaatste moment van de Europese Commissie of vanuit de lidstaten zijn binnengekomen. Het betreft de verkiezingen van het ICAO-bestuur in 2016. Een aantal Europese lidstaten heeft namelijk de wens dat één van de landen wordt verkozen. Verder verwachten wij dat Luxemburg aandacht vraagt voor het Protocol voor rijdend spoorwegmaterieel met de oproep tot ratificatie daarvan over te gaan. Beide punten betreffen mededelingen van lidstaten. Er vindt voorbereiding plaats. Nadat de Transportraad heeft plaatsgevonden, kan ik aangeven wat er is meegedeeld. Daarnaast zal Frankrijk de Europese beveiligingsaanpak van internationale spoor-diensten wederom op de agenda plaatsen. Mocht deze commissie daarover in eerste termijn vragen stellen, dan kan de Staatssecretaris die beantwoorden.

De **voorzitter**: Ik stel een spreektijd voor van vier minuten per woord-voerder en zal twee interrupties per spreker toestaan in eerste termijn.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Het probleem is dat je meer aan de stukken uit de krant hebt dan aan de stukken uit Brussel. Dat geldt in ieder geval voor de luchtvaart. Gisteren is er bijvoorbeeld een uitgebreid verslag geplaatst in Het Financieele Dagblad waaruit blijkt wat er aan de orde zou kunnen komen. Het kan dan ook zomaar zo zijn dat we elkaar volgende week treffen, namelijk op het moment dat de stukken binnen zijn; misschien houden we dan een derde termijn of een VAO om daarover te praten. Vooralsnog lever ik een deel van mijn input op basis van de geannoteerde agenda en datgene wat via de media tot ons is gekomen. De Nederlandse regering heeft bij monde van de voormalige Staatssecretaris aangegeven dat er nader onderzoek zal worden gedaan naar de staatssteun vanuit de Gulf carriers. Het is vaak genoeg gezegd: er is sprake van een kleinere thuismarkt dan die in Nederland, er worden investeringen in vliegtuigen gedaan voor 200 miljard en het bedrijf is in handen van de Staat. Als we deze zaken optellen, wijst de uitkomst in de richting dat het geld niet alleen van private financiers kan komen. Wij zijn dan ook zeer benieuwd naar de stand van zaken en horen graag van de bewindspersoon hoe dit op dit moment in Brussel ligt. In het kielzog daarvan – daar sloeg ik op aan in het kader van datgene wat er in Het Financieele Dagblad staat – wil men vanuit Europees verband ook spreken met de externe partijen over de landingsrechten. Dat klinkt logisch tot op het moment dat je je afvraagt over welke landingsrechten we het hebben. Gaat de Europese Unie bepalen hoe de landingsrechten

verdeeld worden en welke vliegtuigen waarheen mogen gaan? Gaat Brussel straks bepalen hoeveel landingsrechten er op Schiphol mogen worden afgegeven? Dat wordt helemaal pregnant als je weet dat het belangrijkste belang dat de Staat nog heeft in de holding Air France KLM, dat in de SAK I en de SAK II is en dat het meerderheidsaandeel is dat de landingsrechten afgeeft. Ik ben dan ook zeer benieuwd naar de bevoegdheidsverdeling in deze discussie. Het is mogelijk dat dit een richting is die er niet in zit, maar naar aanleiding van de berichtgeving in de krant zeg ik dat wij, als wij op die manier met de Gulf carriers en anderen gaan praten, onze bevoegdheid en onze unieke concurrentiepositie verliezen. Dit zou buitengewoon nadelig zijn, zeker met een land met een kleine thuismarkt. Dan krijg je namelijk een soort evenredige verdeling en dan loopt Nederland met zijn opengerichtheid en export zo achter de feiten aan. Wat betekent het dus als de Europese Unie zich gaat bemoeien met een discussie over de toedeling van de landingsrechten? In het kader van het aankomende voorzitterschap stel ik de Single European Sky aan de orde. De voormalige Staatssecretaris gaf aan dat er steeds een probleem was omdat we er met Gibraltar niet uitkwamen, dus dat er steeds een steen op de weg lag waardoor we niet verder konden komen. Graag hoor ik wat de stand van zaken is. Alle partijen geven aan dat er nu stappen moeten worden gezet wat de Single European Sky betreft. Graag hoor ik of het voortkomt uit duurzaamheid of uit kostenreductie. Hoe denkt het kabinet hierin stappen te kunnen zetten tijdens de komende Transportraad en zijn voorzitterschap? Tot slot – ik zeg nogmaals dat wij niet het hele pakket hebben en dat ik mij in deze bijdrage vooral richt op de luchtvaart – kom ik op de MH17, het dossier en de aanbevelingen. In de door ons ontvangen stukken staat vooral wat er uit procedureel oogpunt moet gebeuren in die zin dat we in internationaal verband met elkaar moeten overleggen en dat we met elkaar moeten optrekken. Ik zie echter weinig terug over de aanbevelingen waar het specifiek om gaat. Kunnen de bewindspersonen aangeven op welke punten het kabinet zich hard gaat maken met het oog op de lessen die geleerd kunnen worden van de kwestie van de MH17? Wij zullen hierover later spreken, maar juist nu, voor dit voorzitterschap ... Dit is toch de unieke, tragische relatie die wij hebben met de MH17. Graag horen wij dus van de bewindspersonen hoe die lessen worden vertaald naar de inzet van het kabinet.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik ga eerst in op de situatie in Calais, de verstekelingen aldaar. De situatie in Calais wordt voor ondernemers steeds nijpender. Nederlandse vervoerders naar Engeland investeren veel geld in preventieve maatregelen, maar we horen nog steeds verhalen over immigranten die de Eurotunnel massaal bestormen en vrachtauto's die noodgedwongen stil komen te staan en worden beklommen. De afgelopen dagen doemen ook beelden op van chauffeurs die bedreigd worden en van hun voertuigen die met stenen bekogeld worden. Wat zal de inzet van de Nederlandse regering in de Transportraad zijn om dit te laten stoppen?

Tijdens het algemeen overleg over informatievoorziening van 20 mei jl. is met de Minister van Buitenlandse Zaken afgesproken dat na het zomerreces 2015 geannoteerde agenda's voor Raden volgens een vast format naar de Kamer worden gestuurd met standaarden, bijvoorbeeld de Nederlandse positie, het krachtenveld in de Raden en de behandeling door het Europees Parlement. In de geannoteerde agenda voor de aanstaande Transportraad zien we dat veel van deze elementen ontbreken. Kan de Minister toezeggen dat zij in de toekomst de afspraak nakomt die in genoemd algemeen overleg is gemaakt?

Ik kom op de sociale dimensie van het wegtransport. Het gebrek aan een uniforme interpretatie en aan het op goede wijze handhaven van de EU-regelgeving voor het wegverkeer, waaronder die voor rij- en rusttijden

en cabotage, leiden tot oneerlijke concurrentie en verslechtering van de werkomstandigheden. De Europese Commissie heeft aangekondigd dat zij in de loop van 2016 met nieuwe voorstellen komt met als doel de interne markt voor het wegvervoer te verbeteren. Wij beschouwen de discussie in de aanstaande Transportraad dan ook als input voor deze voorstellen. Eerder heeft het CDA gevraagd om een eenduidige interpretatie van de Verordening Rij- en Rusttijden, omdat de Europese regels door de verschillende landen op verschillende wijze worden gehandhaafd. Dit is onwenselijk, dus daaraan zou snel een eind moeten worden gemaakt. Deelt de Minister de gedachte dat de transportsector dringend behoefte heeft aan een eenduidige interpretatie van de Verordening Rij- en Rusttijden? Zo ja, wat gaat zij hieraan doen en hoe kan Nederland als komend EU-voorzitter invloed uitoefenen op de plannen van de Europese Commissie omtrent de uitoefening?

Vandaag zou de Europese Commissie een nieuw luchtvaartpakket uitbrengen. We hebben al gehoord dat er sprake was van uitstel. De heer Monasch zei dat ook al. Ik neem aan dat de Minister de tekst kent en vraag haar of zij een tip van de sluier kan oplichten. Zo ja, dan gaan wij vervolgens na wat wij daarmee moeten doen. Wat beoogt Nederland als voorzitter van de Transportraad te bereiken op de verschillende onderdelen van het nog te verschijnen, of het inmiddels verschenen, luchtvaartpakket? En wat zullen naar verwachting de belangrijkste discussiepunten worden in de komende Transportraad?

Wat de Single European Sky betreft sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Monasch en vraag ik de Minister op welke wijze zij dit tijdens het EU-voorzitterschap inhoudelijk een stap dichterbij gaat brengen.

Het dossier passagiersrechten komt in de Transportraad ook aan de orde. Ten aanzien van deze rechten moet een en ander beter geregeld worden. Ondanks dat zaken vreemd kunnen verlopen, vraag ik mij af of het klopt dat het dossier al geruime tijd op afronding wacht omdat de Transportraad nog geen standpunt daarover heeft ingenomen als gevolg van de kwestie Gibraltar. Dit is een bilaterale kwestie tussen het Verenigd Koninkrijk en Spanje. Tijdens de aanstaande Transportraad zal een gedachtewisseling plaatsvinden over de voortgang van dit dossier. Het CDA wil graag knopen doorhakken en voortgang maken. Verwacht de Minister dat de Transportraad onder het EU-voorzitterschap door Nederland een standpunt zal innemen op het gebied van rechten voor luchtvaartpassagiers? Zo ja, wat wordt de inzet van Nederland en hoe komt dat passagiersrecht eruit te zien? Hoe ziet het verdere onderhandelingsproces met het Europees Parlement eruit?

Aan het eind van de Transportraad – het gaat nu over het EU-voorzitterschap – zal Nederland, zoals gebruikelijk voor een inkomend voorzitterschap, een toelichting geven op de agenda voor het komende halfjaar en de beoogde voortgang op de belangrijke transportdossiers. Recent heeft de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu de Minister verzocht om de Kamer nog dit jaar een overzicht te doen toekomen van de activiteiten die het kabinet voornemens is te ontplooiën in het kader van het EU-voorzitterschap. Wanneer mogen we dat overzicht tegemoet zien?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Europese samenwerking is juist belangrijk en heel hard nodig op het gebied van transport. Er staan veel punten op de agenda. Ik begin met het luchtvaartpakket. Evenals de collega's heb ik gezien dat publicatie tot maandag is uitgesteld. Dit pakket is cruciaal voor de concurrentiekracht van de maatschappijen. Ook wat betreft kan Europa echt zijn toegevoegde waarde bewijzen. Kan de Staatssecretaris al iets zeggen over het pakket? Wat verwacht zij daarvan? Ik licht daar twee punten uit, te weten oneerlijke concurrentie en de Single European Sky. Over de vele andere onderwerpen zullen we vast en zeker later met de Staatssecretaris spreken. Ik verzoek de Staatssecretaris

overigens ook om in te gaan op de rol van Nederland in het kader van het EU-voorzitterschap. Ik doel dus zowel op het pakket als op de Nederlandse positie.

Wereldwijd is er nu ook heel veel aandacht voor het klimaat. In het kader van de luchtvaart vraag ik het kabinet of het bereid is om in ICAO-verband te pleiten voor een wereldwijd emissiehandelssysteem voor de luchtvaart. Er is bijvoorbeeld wel een CO₂-standaard voor auto's, maar die is er niet voor nieuwe vliegtuigen. Hoe kijkt het kabinet daar tegenaan?

Ik ga in op het Volkswagenschandaal, de sjoemelsoftware. Volkswagen heeft bekendgemaakt dat men een deel van de uitstootproblemen gaat oplossen en dat men in januari 2016 de eerste voertuigen gaat terugroepen. In de Europese richtlijn over die terugroepacties staat dat de fabrikant eindverantwoordelijke is en dat de consument niets verplicht is, ook niet in financiële zin. Dit heb ik uit de richtlijn opgemaakt. Ik hoor graag van het kabinet of dit klopt en zo ja, of het deze mening deelt. Kan de Minister aangeven wat de gevolgen zijn voor Nederland? Tot nu toe hebben we slechts schattingen gehoord, maar over hoeveel wagens hebben we het daadwerkelijk en hoe gaat Volkswagen de eigenaren bewegen om mee te doen aan die terugroepactie?

Ik kom op de «Real Driving Emissions»-testprocedure (RDE). D66 vindt het vreemd dat deze in besloten comité is besproken. Als het apolitieke zaken betreft, kan ik me heel goed voorstellen dat er in beslotenheid gesproken wordt, maar ik kan me dat niet voorstellen als het over dit onderwerp gaat. Ik lees dat Nederland heeft voorgestemd. Daar is D66 blij mee, maar zij vraagt zich af wat de andere landen hebben gedaan. Met het oog op de controlerende taak van het parlement is het natuurlijk lastig als dit soort zaken in beslotenheid wordt besproken. Kan de Minister hierin inzicht geven en tegelijkertijd pleiten voor meer transparantie?

Ik kom nog kort terug op de CO₂-uitstoot en Volkswagen. D66 heeft vanaf het begin gepleit voor compensatie van Volkswagen aan de Belastingdienst indien aan eigenaren van die sjoemeldiesels onterecht fiscale voordelen zijn gegeven. Volkswagen heeft laten weten dat men eventuele additionele heffingen voor zijn rekening neemt. Dat is natuurlijk mooi, maar ik vraag de Minister wat dit precies betekent. Wat moeten we ons daarbij voorstellen?

In de brief van de Minister staat niets over de strafmaatregelen voor Volkswagen. Wat gebeurt er op dat vlak? Is strafbaar wat men gedaan heeft? Zo ja, op basis van welke gronden is dat het geval?

Nu kom ik op de zelfrijdende auto waarmee de Minister voortvarend aan de slag gaat. Ik geef haar complimenten daarvoor. Dat heb ik overigens al eerder gedaan. Innovatie is belangrijk en moet worden gestimuleerd. Er moet echter ook stilgestaan worden bij de privacyaspecten in dit kader. Zonder duidelijke regels kunnen fabrikanten immers informatie verzamelen over het gebruik van deze auto's. We moeten dus in een vroeg stadium, nu al, nadenken over die privacy-issues en de juridische aspecten. Dat moeten we doen voordat dit soort auto's op grote schaal de weg op gaat. Ik vraag de Minister wie zicht hebben op de locatiegegevens van het voertuig, of een fabrikant of een ander kan zien op welke plek je bent geweest of waar je nu bent en onder wiens verantwoordelijkheid deze data vallen. Is er bijvoorbeeld in de nieuwe Europese Databeschermingswet rekening gehouden met deze zelfrijdende auto's?

Ik eindig met de digitale vrachtbrief. Niet elke lidstaat heeft het protocol van de elektronische vrachtbrief geratificeerd, terwijl ik in de stukken lees dat digitalisering daarvan potentieel een miljardenbesparing kan opleveren. Alleen al voor Nederland hebben we het over een bedrag van 180 miljoen euro. Dat is een enorm bedrag. Wat dit betreft is meer Europa een enorme besparing voor de transportsector. Ziet de Minister deze kansen ook? Zo ja, gaat zij zich tijdens de aankomende Transportraad inzetten voor het snel ratificeren van de digitale vrachtbrief?

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. De agenda van de Transportraad is vaak een herhaling van zetten. Dat zie je als je de inhoud leest. Dat maakt me soms een beetje bedroefd, namelijk als ik me de vraag stel of we geen voortgang maken. Ik begin hiermee in relatie tot het sociale component in het transportvervoer.

De Minister weet dat de VVD meerdere malen heeft gezegd dat we er eerst voor moeten zorgen dat we de afspraken die we hebben gemaakt – het doet er daarbij niet toe of die afspraken betrekking hebben op de digitale vrachtbrief of op andere elementen – nakomen. Dat moeten we doen voordat we met elkaar nieuwe regels bedenken die elke lidstaat vervolgens weer op zijn eigen manier vertaalt. Ik noem de Verordening Rij- en rusttijden als voorbeeld, alsmede de cabine – zie hoe daarmee in Frankrijk wordt omgegaan – de digitale vrachtbrief en de ecocombi's. Wij doen nogmaals de oproep – wij halen de insteek op dit punt niet uit de geannoteerde agenda – om de gemaakte afspraken na te komen. Laten we verder goed kijken hoe elke lidstaat deze interpreteert en een en ander regelt. Volgens ons zit daar juist heel veel van de frustratie van de Nederlandse transportsector. Men heeft het idee – soms klopt dat zelfs – dat wij het beste jongetje van de klas zijn en dat andere lidstaten eigen grenzen en barrières hebben opgeworpen. Graag dus aandacht voor de uitwerking van de handhaving.

Ik wijs op de discussie over de ecocombi's. We zetten altijd heel erg in op het Europa in totaliteit, terwijl juist binnen het Benelux Parlement in de afgelopen periode een aantal afspraken is gemaakt dat bijvoorbeeld een ecocombi mogelijk maakt. Misschien zouden we onze inzet daar veel meer op moeten richten voordat we de rest van Europa, in ieder geval onze buurlanden, kunnen overtuigen van een aantal van dit soort elementen dat nodig is om die stappen voorwaarts te kunnen zetten. Als iedereen ziet welke mooie dingen dit oplevert, zijn anderen wellicht sneller overtuigd. Ik kom op Calais. Daar werd net naar gevraagd en wij hebben daarover ook een motie ingediend. Het probleem is echter nog steeds niet verdwenen. Wat is de stand van zaken? Ik doel op de onderhandelingen of de gesprekken met de Fransen, de Engelsen, TLN (Transport en Logistiek Nederland) en EVO. Er zou dit jaar een gesprek plaatsvinden over de vraag hoe die ondernemers tegemoet kan worden gekomen en wat daar gebeurt. Ik weet dat Calais en de Eurotunnel heel veel effort steken in het beveiligen van het terrein. Toch blijft het dweilen met de kraan open. Welke afspraken zijn er gemaakt? Zullen de Fransen daadwerkelijk Europese asielwetgeving nakomen? Dat dit nu niet gebeurt, is immers één van de grootste problemen.

Ik ga in op een onderwerp dat niet op de agenda staat. Uiteraard gaan we het hebben over het enquêterapport over de Fyra. We hebben het wel over het vierde spoorpakket. De VVD heeft ook in de procedurevergadering een nadere brief hierover gevraagd. In de aanbevelingen lezen we iets over de rol van Europa ten aanzien van toelating en het systeem van certificering. Het vierde spoorpakket is nu goedgekeurd. Gelet op de duidelijke aanbevelingen van de enquêtecommissie die zich bezighield met de Fyra en het debat dat we in Nederland nog moeten voeren over de vraag hoe we daarmee willen omgaan, vraag ik mij af wat de inzet van de Staatssecretaris is binnen Europa. Die twee dingen lopen nu uiteen. Wij vinden het belangrijk om hier duidelijk een standpunt in te kunnen nemen om te voorkomen dat we achteraf worden geconfronteerd met besluitvorming in Europa waarmee wij het niet eens zijn. Welke ruimte is er nog? Is er nog ruimte voor Nederland om anders te besluiten dan dat wat er in Europa op tafel ligt?

Ik kom op de luchtvaart. Mijn collega's hebben al gezegd dat we ingaan op de stand van zaken in de media. Wij willen in ieder geval stilstaan bij de discussie over de Gulf carriers. Wij hebben daarover afgelopen voorjaar samen met de PvdA een motie ingediend. De toenmalige Staatssecretaris had het besluit genomen om voorlopig geen landings-

rechten toe te kennen aan de Gulf carriers. Wij hebben gezegd dat dit kan, maar dat het dan wel nodig is om met de rest van Europa de afspraak te maken, vooruitlopend op het onderhandelmandaat, dat het dat ook doet. Anders is Nederland gekke Henkie van Europa. Wij doen de voordeur dan dicht, terwijl de achterdeur in de rest van Europa openstaat. Na de zomer zouden daarover gesprekken plaatsvinden met de collega's in Europa. Wat is daarvan de stand van zaken? Hoelang gaat dit duren? In de media hebben wij vernomen dat het onderhandelmandaat nog niet in zicht is. Wij hebben in Nederland echter wel deze lijn uitgesproken. Blijkbaar is er de komende periode sprake van een standstill. Is de Staatssecretaris bereid om deze afspraak te herzien? Zo ja, welke consequenties zal dat hebben en wat is de uitkomst van haar gesprekken met haar collega's in Europa?

De rest van de vragen over luchtvaart is al gesteld, namelijk die over de Single European Sky, FABEC en het OVV-rapport.

Ik ga kort in op het Volkswagenschandaal. Vandaag konden wij hierover weer in de media lezen. Voor ons is belangrijk dat nog steeds niet helder is wat de omvang van de problematiek is. Wij zijn blij met de brief van de Staatssecretaris van Financiën. Deze geeft in ieder geval helderheid over de vraag hoe omgegaan wordt met fiscale voordelen. Wij weten echter ook dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) nader onderzoek heeft gedaan. Graag hoor ik van de Minister wat de stand van zaken is. Welke nieuwe feiten zijn in dat onderzoek naar voren gekomen en wat betekent dit voor de inzet in de Transportraad?

De vergadering wordt van 10.24 uur tot 10.31 uur geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik begin met de bijdrage die Nederland zal leveren aan het eind van de Transportraad. Dan gaan we vertellen wat wij tijdens ons EU-voorzitterschap gaan doen. Nadat de discussie in de Transportraad heeft plaatsgevonden, zal ik een brief aan deze commissie sturen waarin ik aangeef wat een en ander behelst en welke dossiers de komende periode op zullen komen. De Staatssecretaris en ik zullen in ieder geval een aantal bijzondere bijeenkomsten organiseren. Ik ga ze nu niet allemaal noemen, want het zijn er heel veel. Belangrijk om te noemen zijn de Aviation Summit op Schiphol op 20 en 21 januari. Daar zullen wij onder andere spreken over de nieuwe luchtvaartstrategie van de Commissie en een aantal andere zaken dat voor ons van belang is. Verder zullen we een informele Transport- en Milieuraad houden, dus een combinatie – ik denk dat dit uniek is – namelijk op 14 en 15 april. Daar staat smart mobility op de agenda, de zelfrijdende auto en een soort green mobility. Ik denk dat we een en ander deels gezamenlijk zullen doen en dat de Ministers ook een apart programma hebben voor de twee verschillende Raden. Een aantal Europese vraagstukken zal aan de orde komen, bijvoorbeeld het toewerken naar harmonisatie van systemen en het voorkomen van lappendekens aan regelgeving. Ik ga daarop dieper in, in antwoord op de vragen over de zelfrijdende auto.

Er zijn formeel twee Transportraden per jaar, namelijk een in maart en een in juni. Je bent wat de agendering betreft afhankelijk van de Commissie. Voor de Transportraad van juni is een aantal stukken geagendeerd waarover besluitvorming moet plaatsvinden. Voor die van maart is dat nog niet gebeurd. We hebben dan ook met de Commissie overlegd of de Raad dan überhaupt door moet gaan. Als er op dat moment alleen maar een soort any other business is, is het immers een beetje zonde voor Ministers om daar heen te gaan. Wij willen juist wat meer aandacht voor onze informele Raad en de Aviation Summit. Waarschijnlijk komt de vergadering in maart dus te vervallen, of er moet iets opkomen te zijner tijd.

Verder zijn er TEN-T-dagen, namelijk in juni in Rotterdam. Gedurende het gehele halfjaar zijn er een heleboel dagen over allerlei onderwerpen. Dan zal er niet steeds op het niveau van Ministers vergaderd worden, maar dat zullen uitvoerings- en beleidsorganisaties doen en noem maar op. Veelal zullen de Staatssecretaris en ik daarbij aanwezig zijn. Wij zullen dat laten weten in de brief aan besturen, voor zover zaken bekend zijn die om een dergelijk voorzitterschap heen georganiseerd worden.

Voor de Transportraad in juni zal er een heel volle agenda zijn. De bespreekpunten van de twee Raden worden in één Raad geperst door de besluitvorming van de Commissie. Wij zullen dan het luchtvaartpakket agenderen, waaronder de herziening van de EASA-verordening, de drones en het mandaat voor luchtvaartonderhandelingen met onder meer de zes Golfstaten. Ik zou graag de dossiers passagiersrecht en luchtvaart en het SES II-pluspakket agenderen. Daarvoor is het ook van belang om een oplossing te hebben voor de kwestie van Gibraltar. Die is u volgens mij wel bekend. De algemene oriëntaties zullen op de agenda staan over beroepskwalificaties binnenvaart, evenals de veiligheid van passagiersschepen, de verordening oneerlijke tariefpraktijken bij de levering van luchtdiensten en wij hopen dat de Havenverordening een stuk verder gebracht is op dat moment. Wij zijn op de achtergrond druk bezig met lobbyen om dat gedaan te krijgen. Naast het voorzitten van de Transportraad zal Nederland namens de Raad onderhandelen met het Europees Parlement met als doel te proberen op een aantal dossiers tot een akkoord te komen. Zoals u weet, gaat het om het vierde spoorpakket. Dat is door Luxemburg in de Transportraad gebracht en nu is het de beurt aan het Europarlement. De onderhandelingen over de marktpijler zijn nu opgestart onder het Luxemburgs voorzitterschap en Nederland zal zich tot het uiterste moeten inzetten om tot een goed akkoord te komen. Daarnaast verwachten we de onderhandeling met het Europarlement af te ronden over de technische eisen voor binnenvaartschepen en over de Verordening Zeehavens, waarover ik net al sprak.

Ik ga in op de sociale dimensie in het wegverkeer. Dit punt staat op de agenda om daarover een oriënterend debat te voeren. Mevrouw Visser verzuchtte al even dat ze het idee heeft dat zaken langzaam verlopen. Dat idee hebben wij ook op dit dossier. Vorig jaar juni hebben wij de Commissie opgeroepen om met voorstellen te komen. We hebben ook tegen de Commissie gezegd dat ze niet allemaal nieuwe dingen moet verzinnen maar dat ze ervoor moet zorgen dat ze datgene wat ze doet, goed doet. Dat betekent dat er eerst moet worden gekeken naar uniforme interpretatie en naar het uniformeren van de naleving. De Commissie is aan de slag gegaan met het maken van voorstellen. Die worden overigens deels opgenomen in het Road Package die de Commissie volgend jaar zal presenteren. Een aantal landen heeft gezegd dat het niet helemaal de bedoeling was om weer met allemaal nieuw beleid te komen. Nu heeft Luxemburg, enigszins aangejaagd door Frankrijk en Nederland, gezegd dat men nu een oriënterend debat agendeert. Deze twee vragen worden dus gewoon weer opnieuw op de agenda gezet. Men stelt de vraag of er behoefte is aan verdere verduidelijking van deze wetgeving om tot de gewenste uniforme interpretatie te komen. Ons antwoord is ja. Wij willen namelijk niet dat onze Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een ander uitgangspunt neemt ten aanzien van bijvoorbeeld cabotage dan een Franse toezichthouder. Verder is de vraag of we moeten komen tot meer eenduidigheid op het gebied van de naleving van de wetgeving in de lidstaten. Ook daarvoor geldt dat dit echt van belang is. Als wij zeggen dat wij naar de afgelopen 28 uur kijken en de ander zegt dat hij kijkt naar de afgelopen paar uren, heeft dat echt effecten op de weg. Dan is er wat mij betreft sprake van oneerlijke concurrentie. Wat dat betreft moet er dus gelijkgeschakeld worden. Wij proberen de Commissie hiermee eigenlijk terug te brengen tot deze hoofdpunten. Daarna, bij het Road Package,

mogen er allerlei andere dingen aan de orde komen. Daarover zal ik het zo meteen ook hebben. Dit moet echter eerst opgelost worden. Misschien moet ik maar meteen iets zeggen over het Road Package. We weten nog niet wat daar in komt te staan. Ik weet dat de Commissie denkt aan punten met betrekking tot de sociale dimensie in bredere zin. Tegelijkertijd zal er bij de Raad waarin de heer Asscher zit, ook een soort sociaal pakket tot stand komen. Er is nog wat onderlinge discussie over de vraag of de sociale dimensie bij de nationale raden terecht moet komen of dat er één groot sociaal pakket komt. Ik weet dat wordt gedacht aan beprijzingssystemen op de weg en dat er aan een soort uniformering wordt gedacht, niet zozeer in het invoeren van beprijzing maar wel in de zin dat systemen die worden gebruikt, in de diverse landen leesbaar moeten zijn. Als je straks in diverse landen verschillende beprijzingssystemen hebt, moet je in ieder geval met hetzelfde type kaartje, hetzelfde type chip of wat dan ook overal terecht kunnen en niet overal iets anders voor nodig hebben. Dat is een van de gedachten waarmee de Commissie bezig is. Verder heeft zij zaken op het gebied van de interne markt op de agenda staan. Het Road Package komt in de tweede helft van het jaar, dus niet als Nederland voorzitter is. Dat vind ik prettig en belangrijk. We hebben een aantal heel duidelijke wensen en meningen. Als je voorzitter bent, ben je toch altijd een beetje onafhankelijk. Tijdens een voorzitterschap kun je beter dingen agenderen, na een voorzitterschap kun je beter dingen besluiten, om het maar zo te zeggen, behalve de dingen waarvan je zeker weet dat het ook jouw keuze zal worden. Ik denk dat we nog best een robbertje gaan vechten met deze en gene over dit Road Package. Ik kom te spreken over de grenscontroles voor de vluchtelingen en de specifieke situatie in Calais. Calais is en blijft een zorgelijke situatie, omdat je ziet dat de Europese migrantenproblematiek ook effecten heeft op de logistieke sector in Nederland. Er zijn andere grenzen aan het ontstaan, niet alleen bij Calais maar ook op andere plekken; denk aan de westelijke Balkan. Ook daar beginnen dit soort vraagstukken zich nu voor te doen. Ook dichterbij huis mochten wijzelf bijvoorbeeld grenscontroles invoeren. Dat gaat natuurlijk ook een rol spelen. De discussie over de vluchtelingenproblematiek is een heel andere discussie, maar je ziet wel wat de effecten in de praktijk kunnen zijn. Vooral nog hebben wij mobiele teams van de Koninklijke Marechaussee bij onze eigen grenzen, waardoor de transportsector relatief weinig hinder ondervindt. Bij Calais komt de hinder vooral doordat er zich direct naast de ingang van de tunnel een vluchtelingenkamp bevindt. Daarover hebben we al gesproken met Frankrijk, met de Eurocommissaris en met Engeland. Er zijn maatregelen genomen in de zin van het plaatsen van hekken en extra politiebewaking, maar uiteindelijk is het natuurlijk gewoon de vraag of dit de juiste locatie is voor zo'n vluchtelingenkamp. Ik kan die vraag met nee beantwoorden, maar de enige die het kan verplaatsen is Frankrijk zelf. Daarop dringen wij ook aan. Ik weet dat ook anderen dat doen. Het wordt zelfs zo pragmatisch opgelost dat Engeland bijvoorbeeld al geld heeft betaald aan Frankrijk om hekken te plaatsen. Uiteindelijk is Frankrijk het land dat, specifiek met betrekking tot dit kamp, iets zou moeten doen. We hebben ook contact met TLN, EVO en de Ministeries van V en J en van SZW. De Kamer weet dat ik bezig ben geweest om met de Franse en Engelse collega's te praten over een soepele omgang met de rij- en rusttijden. Ik heb ze ook gevraagd om voorzichtigheid te betrachten als mensen worden opgepakt met vluchtelingen in de auto, omdat ze niet altijd een vervoerder van vluchtelingen zijn maar er soms gewoon is ingebroken in de auto's en mensen daar ingekropen zijn. Het kan heel moeilijk zijn voor een vrachtwagenchauffeur om ten onrechte te worden opgesloten. Dat laatste is complexer, want het is heel moeilijk voor de Engelse overheid om te zien wanneer er wel of geen sprake was van opzet. Het belang is, denk ik, dat er continu aandacht is en er in ieder geval qua bewaking, hekken enzovoorts extra aandacht is. Ik ben op 16 december weer in Londen. Dan

zal ik met de Engelse collega verder spreken over de vraag hoe we aan beide kanten de sector nog meer kunnen beschermen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik was daar deze zomer ook, met mevrouw Hachchi. De Minister geeft het in haar beantwoording eigenlijk zelf al aan: de kernvraag blijft of Frankrijk de asielafspraken en de immigratiewetgeving nakomt. Ik heb alle respect gekregen voor de directeur van de Eurotunnel, maar als er iemand uit zo'n vrachtwagen wordt gehaald, wordt men gewoon in een bus gestopt en twee kilometer verder er weer uit gelaten – heel simpel gezegd – waardoor er dus een illegaal kamp ontstaat. Ik waardeer de inzet van de Minister om met al haar collega's naar mogelijkheden te zoeken in het kader van de rij- en rusttijden en dat soort dingen. Wat is er echter uit de gesprekken met de Fransen gekomen? Zij moeten gewoon aan de bak. Zijn ze daartoe bereid? Kan de Minister er met haar collega's in de Transportraad, al dan niet informeel, iets meer druk op zetten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik spreek daarover natuurlijk met mijn Transportraadcollega's. Ik voel me eigenlijk meer een soort veegwagen, want de problematiek ontstaat doordat het kamp zo vlakbij de tunnelmond zit. Wij proberen de negatieve effecten daarvan zo veel mogelijk te beperken, terwijl de essentie natuurlijk is dat je dit op een goede manier moet oplossen en het vanaf het begin af aan conform de migratieregels moet inrichten. Mijn collega Vidalies verwijst natuurlijk naar de Minister van Binnenlandse Zaken. Bij ons is het de heer Dijkhoff die namens V en J deze discussie voert. De basisvraag of Frankrijk wordt aangesproken op het naleven van de asielafspraken, moet aan hem worden gesteld. Dat laat onverlet dat ik er bij hem extra naar kan vragen. Ik weet dat de heer Dijkhoff erbovenop zit, maar ik weet niet wat er uit de gesprekken tussen hem en Frankrijk op dat punt is gekomen. In de Transportraad roepen wij het in ieder geval elke keer weer. Ik zal dat ook deze keer weer informeel bij de collega doen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik snap de verantwoordelijkheden, maar hier komen natuurlijk verschillende zaken samen: de versterking van de interne markt, open grenzen plus de hele vluchtelingenproblematiek. Er zou een gesprek plaatsvinden tussen TLN, EVO en beide bewindspersonen. Ik ben benieuwd wat daaruit is voortgekomen aan verdere afspraken om het voor de transportsector te verlichten. De sector ondervindt de consequenties. Ik snap dat de knoppen ergens anders zitten, maar hoe kunnen we ervoor zorgen dat de problematiek dan ook bij de andere collega's op de agenda staat, zodat de interne markt wel gewoon door kan gaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die gesprekken hebben plaatsgevonden, maar volgens mij op ambtelijk niveau en dus niet met beide Ministers; voordat daarover verwarring ontstaat. Misschien is er apart met de heer Dijkhoff gesproken. Ik heb er in ieder geval vaak met de heer Van Dijk van TLN over gesproken. Het belangrijkste dat we daarbij hebben afgesproken is hoe we ervoor zorgen dat er meer bewaking komt, hoe we ervoor zorgen dat V en J bovenop het dossier zit als het gaat om de oorsprong, wat ik kan doen met betrekking tot de rij- en rusttijden en de wijze waarop men wordt aangesproken op het bij zich hebben van vluchtelingen. Nogmaals, ik voel me ook verantwoordelijk voor het totaal. Ik zei al dat ik weer navraag kan doen bij mijn collega, maar ik weet gewoon niet uit mijn hoofd wat er uit de gesprekken naar voren is gekomen. Wij brengen het in ieder geval in, ook via de Transportraad. Ik denk dus dat er langs allerlei wegen aandacht voor wordt gevraagd.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik wil daar toch even op doorgaan, want het is een nijpend probleem. De Minister erkent dat ook en geeft met nog wat andere voorbeelden aan hoe erg het is. Het is goed dat we dit met elkaar eens zijn. Uiteindelijk steken ondernemers heel veel geld in preventieve maatregelen en nog lopen ze vertragingen op en worden ze op kosten gejaagd. Chauffeurs worden zelfs lijfelijk aangevallen. Kan de transportsector Frankrijk op de een of andere manier aansprakelijk stellen voor de kosten die worden gemaakt en voor het verlies dat wordt geleden? Uiteindelijk blijft Frankrijk in gebreke.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu moet ik gaan improviseren, zoals dat heet. Op basis van het vrij verkeer van goederen kun je misschien wel kijken wat een land zou moeten doen om de doorgang te garanderen. Verder vind ik het moeilijk om deze vraag hier te beantwoorden, ook omdat ik denk dat dit voor een groot deel kan worden geschaard onder «incidenten», al duurt het al langere tijd, of onder een noodtoestand. We zien vluchtelingengroepen door heel Europa trekken en op veel plekken voor problemen zorgen. Ook de logistieke sector heeft er last van. Ik kan de vraag niet specifiek beantwoorden. Ik denk ook dat de sector er zelf naar zou moeten kijken als men dat wil. Ik vind zelf dat ik de politieke weg moet bewandelen door constant op het vinkentouw te zitten, de collega's aan het jasje te trekken en te proberen om andere collega's de verantwoordelijke Ministers op andere dossiers aan het jasje te laten trekken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat is ook heel goed. De Minister moet dat zeker blijven doen. Dat is fijn. Ze zegt dat ze niet weet of het kan, omdat ze het toch ziet als incident, al duurt het langer, of omdat het een noodtoestand is. Laten we het omdraaien. Stel dat wij een illegaal kamp hebben bij de haven van Rotterdam en dat elke Franse boot door de illegale bewoners van dat kamp wordt aangevallen. Ik denk dat de Franse overheid dan ook weleens tegen Nederland zou zeggen: jongens, dit pruimen wij niet meer. Het is misschien toch een idee om te bekijken hoe je, naast de politieke weg – die op dit moment niet werkt, want Frankrijk doet gewoon niets – met de transportsector collectief een andere weg kunt bewandelen om ervoor te zorgen dat dit stopt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Van Helvert gebruikt de term «illegaal kamp». Ik weet niet of we het een illegaal kamp kunnen noemen. Het is alleen de vraag of het zich daar, op die locatie, zou moeten bevinden.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert zegt nu buiten de microfoon dat het een niet-officieel kamp is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, wij zeggen dat het kamp daar eigenlijk niet moet zijn. Het moet daar gewoon niet zitten en je moet mensen op een andere plek beter opvangen. Dat zeggen we ook. Als overheid voel ik me niet geroepen om hierover een juridische weg te bewandelen met Frankrijk. Ik denk dat de druk vanuit de politiek hoog moet zijn. Nogmaals, de transportsector zal zelf moeten bepalen wat hij eraan gaat doen.

De **voorzitter**: Ik zie dat mevrouw Hachchi nog een vraag heeft.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ja, voorzitter. Ik wilde even de interrupties van de collega's afwachten en luisteren naar de antwoorden van de Minister. Ik voel echter toch de behoefte om een interruptie op dit punt te plaatsen. Ik begrijp de Minister volledig als zij stelt dat het probleem breder is en dat de verantwoordelijkheden bij haar collega's liggen, zowel nationaal als

aan de Franse kant. In tegenstelling tot collega Van Helvert ben ik van mening dat je de politieke weg wel degelijk moet blijven volgen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat zeg ik ook.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ja, dat zegt de heer Van Helvert ook, maar ik bedoel het in termen van de Fransen tot een soort van straf te dwingen. Ik denk meer aan het volgende. Op het gebied van transport kun je als collega's onder elkaar afspreken dat het onwenselijk is dat vluchtelingen in de buurt van dit soort logistieke punten worden opgevangen, dus bij transportknooppunten zoals een haven of in dit geval de Eurotunnel. Is er een kans dat de Minister haar collega's bij de komende Transportraad één kant op kan krijgen? Ik weet dat de collega van V en J aan zet is als het gaat om de vluchtelingenproblematiek, maar kan de Minister ervoor pleiten dat dit soort locaties niet meer als vluchtelingenopvang worden gebruikt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar wil ik voorzichtig mee omgaan. De reden daarvan is dat we ook in Nederland zien hoe complex het is om opvanglocaties te vinden. Er is eigenlijk altijd wel een reden te verzinnen waarom het een onwenselijke locatie is. Soms zijn we het niet eens met de redenen, maar mensen zeggen dat het niet in de buurt van een school moet, dat het niet in de buurt van een logistiek knooppunt moet et cetera. Dat beperkt ons natuurlijk zeer. Als er grote groepen komen, moet je vaak heel creatief handelen om plekken te vinden. Ik vind wel dat dit kamp volstrekt onvoldoende is in de wijze waarop het is ingericht, de wijze waarop het is afgesloten en de wijze waarop mensen worden opgevangen. Als het een locatie was geweest zoals wij die in Nederland kennen, had je de problematiek waarschijnlijk niet op die manier ervaren. Verder denk ik dat het inderdaad verstandig is om dit op een andere locatie te doen, dus op een officiële Franse opvanglocatie. Ik vind het echter complex om te zeggen dat het niet meer in de buurt van logistieke knooppunten kan, want ik kan niet overzien hoe de mogelijkheden daarmee worden beperkt. Ik denk dat de problematiek meer zit in de vorm, de afsluiting en de wijze waarop de mensen daar niet verlost worden om te blijven en de procedure te volgen, maar eigenlijk vrij worden gelaten om weer door te reizen.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Collega Visser zei al dat we dat kamp hebben gezien. We zijn in Calais geweest en zijn ook bij dat kamp langs geweest. We hebben gezien hoe de mensen daar zitten. Ook vanuit het transport gezien zijn wij ons bewust van de oorzaken en van het feit dat je het probleem bij de kern moet aanpakken. Toch denk ik dat er een verantwoordelijkheid ligt bij de transportbewindspersonen om, met Calais als nijpend voorbeeld, met elkaar af te spreken dat vluchtelingenopvang niet plaatsvindt in de buurt van transportknooppunten. Nog los van de vraag hoe goed je het organiseert, of je dat nu doet in gebouwen of in tenten – dat laatste hebben we daar gezien en dat is helemaal onmenselijk – moet je met elkaar afspreken dat je dit niet moet willen bij transportknooppunten, vanwege alle gevolgen voor de open markt. Als transportministers moet je de handen ineenslaan in het kader van de druk die ook de Minister wil opvoeren op dit dossier.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als transportminister voel ik me verantwoordelijk voor het beschermen van de sector. Dat heb ik ook gezegd. Ik heb ook aangegeven dat we erop drukken om dat kamp daar niet te hebben. Ik wil echter niet als algemene spelregel afspreken dat het nooit in de buurt van een transportknooppunt mag zijn. Ik kan gewoon niet overzien of inschatten wat dat betekent. Nederland is één groot transportland; dan zouden we hier nooit meer een opvanglo-

catie mogen hebben. Ik denk dat dit te rigoureuus is. Ik volg helemaal de lijn van mevrouw Hachchi dat we erbovenop moeten zitten, ook de transportsectorministers. Dat doen we ook. Het lijkt me echter een te vergaande maatregel om te zeggen dat het niet in de buurt van onze activiteiten mag gebeuren. Ik wil dat dit specifieke kamp wordt aangepakt. Daar zetten we druk op.

De **voorzitter**: Dank u wel. Gaat u verder met het beantwoorden van de overige vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, voorzitter. Ik zal kort ingaan op de «Real Driving Emissions»-test. De Staatssecretaris zal dieper daarop ingaan. Mevrouw Hachchi vroeg of dit een besloten sessie was. In de Transportraad is er in ieder geval openbaar over gesproken dat de «Real Driving Emissions»-test er sneller moest komen en dat er ook wat strengere eisen aan moesten worden gesteld. Ik heb daar toen over gesproken. Nederland was daarin het strengst en ging het verst. Het is ook aan de orde geweest in de Concurrentieraad, waar de heer Kamp bij zat, en vervolgens in de Milieuraad. Ik weet niet in welke vorm het daar is behandeld. De Staatssecretaris zal daarop nog terugkomen. De discussie heeft in ieder geval in eerste instantie openbaar plaatsgevonden. Van de besluitvorming weet ik dat niet precies.

De RDW-tests behoren tot mijn verantwoordelijkheden. Op dit moment test de RDW opnieuw de auto's waarvoor hij goedkeuring geeft. Hij heeft dat eerder al gedaan, maar kijkt nu nog met een specifiek oog. De RDW geeft een typegoedkeuring voor 22 autofabrikanten voor de emissies van lichte dieselveertuigen. In oktober zijn ze aangeschreven met de vraag of zij ook doen wat Volkswagen doet, want zo doe je dat een beetje. Iedereen ontkent. Om dat nader te onderzoeken, zullen wij een testprogramma uitvoeren om de praktijkemissies te meten. Dat is nu in opzet. Zodra we de resultaten daarvan hebben, zullen we ermee komen. Het is nog niet klaar.

De **voorzitter**: Mevrouw Visser heeft een verhelderende vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik snap dat er geen harde deadline is, maar kan er iets van een tijdspad worden aangegeven? Is dat medio volgend jaar, in februari volgend jaar of ...?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb het antwoord op die vraag niet paraat, maar ik zal kijken of ik het in tweede termijn kan zeggen. Medio volgend jaar is heel algemeen.

Een andere vraag was hoeveel auto's er in Nederland geraakt zijn. De schatting is dat er bij 160.000 auto's ingrepen zijn gedaan met betrekking tot de software. Die worden alle teruggeroepen. Dit waren de vragen over de RDW.

Er zijn ook vragen gesteld over de digitale vrachtbrief. Mevrouw Visser heeft helemaal gelijk: je kunt ook alvast in Benelux-verband beginnen. We hebben in 2008 met elkaar afgesproken dat we een digitale vrachtbrief willen. In 2011 hebben we daarover wetgeving vastgelegd. Er moet een e-protocol zijn. Het is veel beter om je vrachtbrieven digitaal te doen. Dat scheelt een hoop gedoe en administratieve lasten, het is beter voor het milieu en noem maar op. Heel veel EU-lidstaten zijn echter nog niet aangesloten bij het e-protocol of hebben het nog niet geratificeerd. Zij zeggen dat zij het nog niet hoeven te doen of nog niet kunnen doen. Daardoor is de digitale vrachtbrief niet bruikbaar voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs in het grensoverschrijdend vervoer. We beginnen nu alvast met samenwerken in de Benelux. Het Benelux-secretariaat heeft de opdracht aangenomen om de mogelijkheden te onderzoeken voor het alvast geven van een Benelux-beschikking. We blijven er bij de Europese

Commissie op aandringen, zoals ik onlangs nog heb gedaan met mijn collega Bulc. Vorige week was ik in Duitsland om met de collega daar te spreken. Toen heb ik ook weer gevraagd naar de mogelijkheden. Met de ecocombi's gaan we nu in Benelux-verband aan de slag. Dat is ook wel complex, want bijvoorbeeld zo'n proefproject tussen Nederland en Vlaanderen neemt best wat tijd in beslag. Je moet dan weer afspraken maken over de wegonderdelen van het wegennet, de aantallen voertuigen, remproeven, technische vereisten enzovoorts. Ik begrijp ook niet waarom men het niet gewoon omarmt. We hebben een rapport laten maken over de milieuvoordelen, maar het is een politiek heel gevoelig onderwerp. Sommige groene partijen vinden het een ecomonster, wij noemen het een ecocombi. Het is maar net hoe het ooit is geframed. Ik denk dat de achterliggende gedachte bij veel landen is om dit argument te gebruiken, terwijl het er eigenlijk om gaat dat hun infrastructuur gewoon niet goed genoeg is om die grote wagens te kunnen hebben. Mevrouw Hachchi heeft gevraagd naar de zelfrijdende auto, onder andere naar het privacyaspect. Ook vroeg zij wie zicht heeft op de locatiegegevens en of dat de fabrikant kan zijn. Wie is nu eigenlijk de eigenaar? Op dit moment kunnen de fabrikanten heel veel zien. Dat gaat niet alleen om locatiegegevens. Ze kunnen ook zien met wie je in de auto zit, of dat volwassenen zijn of kinderen, hoe lang je erin zit, of je in de buurt van de McDonald's bent en of ze je binnenkort een aanbieding gaan doen voor een lunch. Dat laatste onderzoeken ze op dit moment. Het wordt nog niet aangeboden, maar het kan inmiddels wel. Dat is dus wat men van u weet! De vraag is vervolgens van wie die informatie eigenlijk is. Daarover is onduidelijkheid. Fabrikanten zeggen dat de informatie van hen is. De leasemaatschappijen zeggen: nee, die informatie is van ons als wij eenmaal de auto's hebben gekocht. De individuele eigenaar zegt ook dat de informatie van hem is als hij eenmaal gebruiker is. De leasemaatschappijen zijn in ieder geval onlangs een rechtszaak begonnen om te bepleiten dat zij eigenaar zijn van de data.

Wat doen wij? Op 14 en 15 april is de informele Raad. Dan staat specifiek het onderwerp connected driving/autonomous driving op de agenda, dus de zelfrijdende auto in alle varianten. Aan de orde zal zijn welke regelgeving er is en wat daarin zou moeten worden aangepast, wat er kan worden gedereguleerd, welke regelgeving erbij zou moeten komen, hoe het zit met de privacyaspecten en wat we daarover met elkaar kunnen afspreken en wat we kunnen afspreken over dataeigenaarschap, maar ook over datagebruik. U moet zich voorstellen dat auto's straks allemaal met elkaar communiceren en dus eigenlijk data verzamelen over het wegbeeld, dus of het glad is verderop of dat er een file is. Als men dan zegt dat het Rijk dat niet meer hoeft te doen, terwijl het Rijk nog wel steeds verantwoordelijk is voor verkeersmanagement, ga je dan allemaal dubbele gegevens verzamelen? Wat doe je met dat soort kosten? Komt er uiteindelijk een soort Europees verzamelpunt waarin data komen van fabrikanten, tomtoms en de verkeersmanagementcentra van het Rijk, waaruit je informatie kunt trekken op het moment dat je die nodig hebt? Dat zijn allemaal zaken die op de agenda staan, naast verzekerbaarheid en ethische vraagstukken. Ik zal nog een voorbeeld geven. Het is het laatste voorbeeld dat ik geef, voorzitter, maar ik word altijd heel enthousiast van dit onderwerp. Het is niet de technologie die ons gaat beperken, want er kan gewoon heel veel, maar het zijn de vraagstukken eromheen, dus de ethische vragen. Als je nu een kind op de weg ziet, moet je in een split second besluiten wat je doet. Stuur je de stoep op, stuur je de sloot in of ga je rechtdoor? Straks moet je dat allemaal van tevoren programmeren. Rijd je rechtdoor of rijd je met je auto het kanaal in? Dat zijn best complexe vraagstukken, lijkt me zo.

De **voorzitter**: En daar denkt de Minister heel veel over na.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. De vragen over 14 en 15 april hebben we niet allemaal beantwoord. Ik wil eigenlijk een verklaring van Amsterdam waarin we in ieder geval met elkaar afspreken wat we wanneer beantwoord willen zien en hoe we dat willen aanpakken.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Het enthousiasme over dit onderwerp spat ervan af bij de Minister, maar ik hoop dat zij ook zo enthousiast waakt over de privacy. Dat onderwerp is hierbij natuurlijk heel relevant. Ik had gevraagd in hoeverre er in de Europese databeschermingswet rekening is gehouden met de zelfrijdende auto's. Staat dat nog in de kinderschoenen? De Minister geeft aan dat er nu een aantal afspraken wordt gemaakt en dat een en ander inzichtelijk wordt gemaakt. Ik vraag haar of zij de Kamer hierover kan informeren zodra zij daar meer beeld bij heeft, zodat wij in een vroeg stadium met elkaar kunnen spreken over het privacyaspect van dit dossier.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zeker. Dat zal ik doen nadat de informele Raad heeft plaatsgevonden. Ik heb ook nog Kamervragen over data, die ik binnenkort beantwoord. De zelfrijdende auto staat inderdaad nog niet specifiek in de Europese wetgeving waarover mevrouw Hachchi sprak. We proberen in de praktijk te testen, juist om erachter te komen wat er in de praktijk nu eigenlijk allemaal gebeurt. Het is een van de redenen dat wij graag testland willen zijn, want dan kunnen we op alle vlakken zien tegen welke vraagstukken je in de praktijk aanloopt. We bekijken dit dus niet alleen theoretisch, maar ook praktisch. Ik praat de Kamer graag bij op allerlei momenten. Dat is heel belangrijk. Tegelijkertijd gaan we wel allemaal met ons mobieltje de auto in. Bij zo ongeveer alles hebben we gezegd dat het goed is dat we worden gevolgd. Het is dus niet alleen de auto; op basis van je mobiel zou ik al kunnen weten waar je was, met wie je was en wat je gedaan hebt.

De **voorzitter**: Ook daar denkt de Minister heel veel over na.

Mevrouw **Hachchi** (D66): De Minister zegt toe dat ze ons informeert. Wordt dit alleen teruggekoppeld in termen van verslaglegging van de Transportraad? Is de Minister bereid, voor zover het nuttig is om meer te melden dan een verslag alleen, om de Kamer specifiek over dit onderwerp te blijven informeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal de Kamer na de informele Transportraad informeren over wat daar uitgekomen is. Ik heb ook een brief in voorbereiding over ITS en wat we op dat vlak allemaal aan het doen zijn. De Kamer kan dit onderwerp natuurlijk te allen tijde in brede zin agenderen en er met mij over doorpraten, dus niet alleen over de data maar ook over wat er überhaupt op dit vlak gebeurt. Dat had gekund bij het MIRT. We hebben binnenkort ook een AO over het wegverkeer. Er zijn vele momenten waarop dat zou kunnen.

De **voorzitter**: Volgens mij hebt u daarmee alle vragen beantwoord, Minister. Dan geef ik met graagte het woord aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Staatssecretaris **Dijkema**: Voorzitter. Ik zal in drie blokken antwoorden: om te beginnen de vragen van de Kamer over het luchtvaartpakket, daarna de vraag van mevrouw Visser over het vierde spoorpakket en last but not least de sjoemelsoftwarefraudeaffaire. Ik ga thuis weer winnen bij alle woordspelletjes!

De heer **Monasch** (PvdA): Ik had ook een vraag gesteld over de MH17. Zit dat onderwerp in het eerste deel?

Staatssecretaris **Dijk**ma: Die vraag beantwoord ik bij het luchtvaartpakket. Zeker, absoluut. Dat blokje heet eigenlijk «luchtvaart» in plaats van «luchtvaartpakket». Laat ik heel precies zijn.

Voorzitter. Volgende week maandag verschijnt, naar ik heb begrepen, het nieuwe luchtvaartpakket van de Europese Commissie. Dat zou vandaag gebeuren, maar er komt vandaag ook al een pakket met betrekking tot de circulaire economie. Dan zou er wel heel veel nieuws op één dag verschijnen; vandaar dat het iets later komt. Het pakket richt zich op het verbeteren van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaartsector, alsmede op het behoud van de regionale en ook mondiale connectiviteit, zoals dat zo mooi heet, van Europa. Het zal ongetwijfeld – de Minister heeft er al het een en ander over gezegd – een van de pièces de résistance zijn voor het Nederlands voorzitterschap. We zullen daaraan via de Aviation Summit volop aandacht geven. Die Aviation Summit zal direct in januari plaatsvinden. Het zal een heel informele bijeenkomst zijn; het is niet eens een Raad, maar het is wel een bijeenkomst op hoog niveau waar heel veel betrokkenen aanwezig zullen zijn. Ook het parlement, de Europese luchtvaartsector en de lidstaten zijn hierbij vanzelfsprekend uitgenodigd.

Een aantal woordvoerders heeft mij gevraagd wat ik hiervan verwacht. De heer Van Helvert vroeg wat de thematiek is die binnen dat pakket aan de orde komt. Ook alle andere woordvoerders hebben daarnaar gevraagd. Wij verwachten dat er een voorstel komt voor de EASA-verordening, regelgeving over drones en mandaten voor de luchtvaartonderhandelingen met de Golfstaten, Turkije en de landen van de Association of Southeast Asian Nations (ASEAN). In de lente van 2016 wil de Commissie ook wetgeving lanceren om oneerlijke tariefpraktijken te kunnen aanpakken. Ook dat zal dus tijdens het Nederlands voorzitterschap aan de orde komen en dat heeft dus hoge prioriteit. Dat mag duidelijk zijn. Verschillende woordvoerders hebben gesproken over de Single European Sky. Laten we er geen doekjes om winden; het is helder dat de Single European Sky inderdaad een impuls nodig heeft. Ik deel die mening. Met de Europese Commissie verkennen we de mogelijkheid om tijdens ons voorzitterschap een speciale bijeenkomst te organiseren ter afsluiting van de eerste periode van het onderzoeksprogramma van de SESAR Joint Undertaking. We hebben eerder al, ik meen voor de zomer, input gestuurd naar de Commissie voor de inhoud van het luchtvaartpakket. Die inhoud is ook naar de Kamer gestuurd. Ik meen dat de heer Van Helvert suggereerde dat wij al zouden weten wat er in het pakket zit. Nee, we zullen dit nu moeten afwachten. Ik kan nu dus geen tip van de sluier oplichten. Wij zullen echter via de gebruikelijke procedure, ook van de BNC-fiches, de Kamer uiteraard volledig op de hoogte stellen van de inzet en ons standpunt.

Gibraltar en de Single European Sky kwam net al even aan de orde. Ja, de situatie daar belemmert de voortgang op dit dossier. Dat wordt door eigenlijk alle lidstaten betreurd, en natuurlijk ook door de sector. Het lastige hierbij is echter dat deze kwestie moet worden opgelost tussen de betrokken twee partijen, namelijk het Verenigd Koninkrijk en Spanje. Wat zit er daarbij dan nog in de weg? Waarschijnlijk speelt een rol dat er verkiezingen komen in Spanje. Men verwacht op dit moment niet dat er voor die verkiezingen snel een oplossing of een doorbraak voor dat dossier komt. Als we dat kunnen en als we hierop echt invloed kunnen uitoefenen, zijn we uiteraard bereid een bescheiden rol te spelen. In dit dossier bepaalt echter niet Den Haag of Brussel de gang van zaken, maar bepalen eerder Londen en Madrid die. Daar moet men uiteindelijk in beweging komen. Dat kan ik er op dit moment over zeggen. We delen de opvatting dat er iets moet gebeuren. Dit is echter niet allemaal maar maakbaar vanuit de hoofdstad van Nederland en zelfs niet vanuit het Brusselse.

De heer Monasch stelde een vraag over het Golf-mandaat. Bij de Europese Commissie hebben diverse landen, waaronder Nederland, erop aangedrongen om spoedig met een voorstel te komen voor een mandaat. Ik ken de wens om tot een gelijk speelveld te komen. Die wens heb ik ook. Volgens mij is het ontzettend belangrijk dat er zo'n gelijk speelveld komt. Het is de verwachting en de wens dat dat voorstel als onderdeel van dat luchtvaartpakket begin december verschijnt. Nederland zal als voorzitter dit mandaat op de agenda gaan zetten. Wij streven er ook naar dat het mandaat tijdens het Nederlandse voorzitterschap door de Raad wordt aangenomen. Dat geldt ook voor de pakketten met Turkije en de ASEAN. Het gaat er daarbij inderdaad om dat Europa eendrachtig goede eisen stelt op het punt van eerlijke concurrentie.

Mevrouw Visser vroeg hoe het zit met de uitvoering van de motie die door haar en de fractie van de Partij van de Arbeid is ingediend. Mijn voorganger heeft hierop geacteerd. Zij heeft, voor zover ik het heb begrepen, collega's aangesproken op het niet nu weer opnieuw, voor dat mandaat, afsluiten van nieuwe overeenkomsten. Mandaten zullen inderdaad leiden tot een verplichting om het straks op Europees niveau af te spreken. Dat is ook voor het gelijke speelveld van belang, ook voor Nederland. De voorstellen zullen dus in het pakket worden opgenomen. Nederland geeft daar prioriteit aan. We zullen de Aviation Summit in januari natuurlijk weer gebruiken om over dit onderwerp ook informeel verder te spreken. Er moet wel onderscheid worden gemaakt tussen nieuwe overeenkomsten en bestaande overeenkomsten en de ruimte die daar mogelijk zit. Ik bekijk dat op dit moment. Je kunt niet op elk punt binnen bestaande overeenkomsten waar ruimte zit, zeggen: die ruimte wil ik niet laten benutten. Hier moeten we dus gewoon naar kijken. Ik vermoed dat ik de Kamer hierover nog in december ga informeren. Dit komt dus niet vandaag, maar wel later.

Mevrouw Hachchi had het over de CO₂-uitstoot. Dat is een zeer belangrijk punt. De top in Parijs is gaande. Vanzelfsprekend hopen we dat daar een ambitieus akkoord uit komt. We hopen dat dit ook voor de luchtvaart tot een nieuwe impuls kan leiden. Om de drie jaar is er een bijeenkomst van de assemblee van de International Civil Aviation Organisation (ICAO). Daar komt ook de aanpak van CO₂-emissie aan de orde. Tijdens de vorige assemblee, in september, is afgesproken dat er «market-based measures» komen. Daar zet Europa hard op in. Het is een soort ETS. Premier Rutte en ik hebben al eerder, tijdens het debat over de klimaatop, aangegeven dat we van mening zijn dat er ook voor de luchtvaart een wereldwijd systeem zou moeten komen. Dat is dus inderdaad de Nederlandse inzet.

De vraag van de heer Monasch in dit blok ging over de MH17. Deze verschrikkelijke ramp houden mij en het departement nog dagelijks bezig. Wij hebben de conclusies en de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) ontvangen. Die zijn inderdaad grotendeels gericht op de ICAO, de lidstaten die deelnemen aan de ICAO, en ook op de International Air Transport Association (IATA). Ik wil vandaag niet ingaan op de vraag hoe we die aanbevelingen gaan uitvoeren, want daarover zal een brede brief van het kabinet gaan, die waarschijnlijk binnenkort naar de Kamer wordt gestuurd. Ondertussen vragen we op internationaal niveau natuurlijk al wel aandacht voor dit onderwerp. Tijdens de Transportraad zullen we aandacht vragen voor de aanbevelingen van de OVV, om er ook op Europees niveau breder steun voor te verwerven. We zijn ook bezig met inzet binnen de ICAO. Onze directeur Luchtvaart is ook op pad om op internationaal niveau hiervoor aandacht te vragen. Ook de OVV zelf is op verschillende plekken in de gelegenheid gesteld om een presentatie te geven over de bevindingen. We zullen ook het voorzitterschap benutten om deze zaak verder te agenderen. De lidstaten zullen dus ook hun inspanningen moeten afstemmen richting de ICAO. Als we dat op die manier doen, zullen we er natuurlijk sterker voor komen te staan. Tot zover mijn eerste blokje, voorzitter.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb ook een vraag gesteld over de bevoegdheid over landingsrechten. Daarop is de Staatssecretaris nog niet ingegaan. Daarover wordt straks in een blok onderhandeld, onder andere met de carriers uit het Midden-Oosten. Toch vallen de landingsrechten juist onder de nationale bevoegdheden. Bij de discussie over KLM Air France vormen die landingsrechten misschien wel een van de meest sturende instrumenten die de Nederlandse overheid nog heeft. Blijven beslissingen over die landingsrechten gewoon een nationale bevoegdheid? Of denkt de Europese Commissie daarover wellicht anders?

Staatssecretaris **Dijkma**: Het mandaat zal erop gericht zijn om dat voor een deel ook Europees te doen. Dat heb ik net ook al even aangestipt. De heer Monasch heeft zelf in zijn bijdrage benadrukt dat er sprake moet zijn van een gelijk speelveld. Dat is natuurlijk ook een onderdeel van het verhaal. We moeten nu eerst echt even afwachten waarmee de Commissie precies komt. Ik kan mij voorstellen dat wij daarover in de komende tijd uitgebreid met elkaar zullen discussiëren. Dit zal immers ook tijdens ons voorzitterschap spelen, zeg ik nogmaals.

De heer **Monasch** (PvdA): Het is prima als Europa onderhandelt met partijen van buiten Europa over de vraag hoe zij denken de Europese markt op te komen. Een heel andere vraag is echter, wie de landingsrechten bepaalt. Volgens mij zijn die landingsrechten op Schiphol nog altijd een nationale aangelegenheid en een nationale bevoegdheid. Schiphol en de Nederlandse overheid moeten zelf de landingsrechten kunnen bepalen. Als we die bevoegdheid aan Brussel geven, kunnen we de tent meteen wel sluiten. Dan krijgt Nederland waarschijnlijk landingsrechten naar rato. Tussen onderhandelen door Europa en het bepalen van de landingsrechten moet dus wat mij betreft echt wel een knip worden aangebracht.

Staatssecretaris **Dijkma**: Het lijkt mij verstandig om dit debat op een later moment te voeren. Enerzijds is het voor het gelijke speelveld in Europa van groot belang dat de spelregels hetzelfde zijn. Dat heeft ook invloed op hoe je met landingsrechten omgaat. De vragen wat wel en wat niet nationaal moet worden geregeld, en wat er op Europees niveau moet worden geregeld, kunnen we volgens mij beter bespreken op basis van het luchtvaartpakket dat straks zal voorliggen. We praten nu namelijk nog over een als-dansituatie. Ik begrijp dat er behoefte is om hierover te spreken, maar ik hecht eraan dit debat zorgvuldig te voeren, op basis van de stukken.

De heer **Monasch** (PvdA): Laat in ieder geval duidelijk zijn dat wat ons betreft die discussie echt twee lagen heeft. Enerzijds bespreekt Europa met mensen van buiten Europa hoe zij denken de Europese markt binnen te komen. Daarbij speelt onder andere de discussie over staatssteun en het gelijke speelveld. Anderzijds is er de discussie over de bevoegdheid om landingsrechten toe te kennen. Volgens mijn fractie is dat laatste toch echt een nationale bevoegdheid. Daarmee kun je ook je concurrentiekracht ten opzichte van anderen versterken. Het kan niet zo zijn dat op dat punt opeens een soort verdelende kracht vanuit Brussel gaat opereren, die dan gaat bepalen welk land welke landingsrechten krijgt.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik hoor u geen vraag stellen, mijnheer Monasch.

Staatssecretaris **Dijkma**: Nee. Mevrouw Visser heeft vragen gesteld naar aanleiding van het vierde spoorwegpakket. Ook hierbij geldt dat het niet goed zou zijn als ik hierbij nu vooruit zou lopen op de inhoud van het kabinetsstandpunt. Mevrouw Visser vroeg: blijft er ruimte? Het antwoord

op die vraag is, kort gezegd: ja. Binnen het vierde spoorwegpakket is voldoende ruimte om nadere afspraken te maken over de manier waarop dat pakket wordt geïmplementeerd, juist op de aspecten waar de enquêtemissie aandacht voor vraagt. Daarbij doel ik op de toekomstige samenwerking, bijvoorbeeld die tussen de European Railway Agency (ERA) en de nationale veiligheidsinstanties, dus onze inspectie. Daarover moeten gewoon nog nadere afspraken worden gemaakt in de samenwerkingsovereenkomsten. We zullen uiteraard die aanbevelingen ook betrekken bij onze inzet in Europees verband.

Ik kom bij de vragen over de affaire met Volkswagen. Daarover heeft de Minister natuurlijk ook al wat opmerkingen gemaakt, maar er zijn volgens mij nog een paar andere dingen over te zeggen. Laat ik vooropstellen dat goede luchtkwaliteit echt van groot belang is. Daaraan werken we hard. Recentelijk hebben we een pakket naar buiten gebracht waarmee we met name in de twee grootste steden van ons land willen helpen bij het op orde krijgen van de zaak bij een paar hardnekkige knooppunten aldaar. Het is bij deze zaak ook van groot belang om het volgende steeds in het achterhoofd te houden. In Nederland testen wij auto's in de praktijk. Via de praktijk en de praktijktesten wordt vastgesteld of auto's aan de normen voor luchtkwaliteit voldoen. Wij geloven dus niet zomaar wat er in de glossy's staat, maar gaan uit van wat we in de praktijk zien gebeuren. Zoals gezegd halen we de normen voor de luchtkwaliteit bijna overal. Waar we die normen niet halen, hebben we nu extra inzet gepleegd. Vorige week is daarover een brief naar de Kamer gestuurd. Voordat auto's op de weg worden toegelaten, leveren tests met die auto's vaak andere waarden op dan in de praktijk. Daarom zet Nederland zich al sinds jaar en dag in voor verbetering van de testprocedure. Op die manier willen we ervoor zorgen dat de uitstoot van auto's op de weg overeenkomt met de uitstoot die ze op papier hebben. Dat heeft geresulteerd in de nieuwe, zogenaamde «Real Driving Emissions»-testprocedure (RDE). Daar is op 28 oktober mee ingestemd. Met dit voorstel zal de uitstoot van nieuwe dieselauto's in de toekomst flink afnemen, en daar gaat het ons om. Volgens mij krijgt de Kamer vanmiddag nog een technische briefing van een aantal experts. Daar zullen de ins en outs en technische details waarschijnlijk verder kunnen worden besproken.

Ondanks de nieuwe, positieve resultaten van die RDE-procedure zijn we echter wel teleurgesteld in de afspraken die tot nu toe zijn gemaakt, vanwege het trage tempo waarmee de nieuwe emissielimieten ingaan, die bovendien te soepel zijn. De Minister zei al dat we tegen het voorstel hebben gestemd. Dit is de reden daarvan. Wij hadden het graag ambitieuzer gezien.

Mevrouw Hachchi heeft op dit punt nog twee andere vragen gesteld. Hoe werkt de terugroepactie? We zijn in gesprek met de importeur van Volkswagen en met de RDW. Daarbij bekijken we hoe we ook in Nederland een terugroeprespons van 80% kunnen halen. Zo'n percentage is in Nederland gebruikelijk, naar ik heb begrepen. De Minister zei al dat in ongeveer 160.000 auto's sjoemelsoftware is verwerkt.

Mevrouw Hachchi vraagt ook of het klopt dat Volkswagen eventuele financiële gevolgen voor de consument voor zijn rekening neemt. In de brief die vorige week naar de Kamer is gestuurd, heb ik op die vraag al een antwoord gegeven. Ja, Volkswagen heeft de Minister van Financiën laten weten dat eventueel gemiste belastinginkomsten door meer CO₂-uitstoot rechtstreeks kunnen worden geclaimd bij Volkswagen. Men heeft ook gezegd dat men de consument hier niet mee wil lastigvallen. Tot zover dit blokje, voorzitter.

De voorzitter: Dank u wel. Ik vraag de leden of er behoefte is aan het houden van een tweede termijn. Ik zie dat dat het geval is. Die moet dan wel heel kort zijn. Iedere woordvoerder heeft daarin een minuut

spreektijd. De heer Monasch heeft de zaal even verlaten, dus de heer Van Helvert krijgt van mij als eerste het woord in de tweede termijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Minister en de Staatssecretaris voor de beantwoording. Komt de binnenvaart ook nog aan de orde in de Transportraad? Verder heb ik volgens mij nog geen antwoord gekregen van de Staatssecretaris op mijn vraag over passagiersrechten. Ik heb gezegd dat dat punt tijdens de Transportraad ook aan de orde komt. Die passagiersrechten zouden beter geregeld moeten worden. Klopt het dat dit punt eigenlijk al een tijdje klaarligt ter afronding? Verwacht de Minister dat de Transportraad tijdens het Nederlands voorzitterschap een standpunt zal innemen op het dossier van de luchtvaartpassagiers? Wat wordt de inzet van Nederland op dit punt? Ik meen dat ik antwoorden op deze vragen niet heb gehoord.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor de antwoorden. Er komt nog een technische briefing over de sjoemels-oftware van Volkswagen. Daarom laat ik het hier op dit moment bij.

De **voorzitter**: Ja, dat komt hedenmiddag aan de orde.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Ik kom toch nog even terug op de situatie in Calais. Ik snap de positie van de Minister in dezen. Zij kent volgens mij de discussie die we vorige keer, en nu ook weer hebben aangezwengeld. Is het nog een optie om met de collega's te bekijken of een zogenaamde «fast lane» kan worden ingevoerd voor geaccrediteerde bedrijven? Bedrijven die vooraf hebben aangevoond dat men allerlei zaken heeft geregeld, zouden daarvan dan gebruik kunnen maken. Is dat een optie? Op die manier kan het voor deze bedrijven in ieder geval makkelijker worden gemaakt. Verder moeten we de Fransen natuurlijk blijven aanspreken op hun verantwoordelijkheid.

Ik kom op het luchtvaartpakket. Volgens mij is het inderdaad belangrijk dat we snel helderheid krijgen, bijvoorbeeld over die regelgeving over drones, maar ook over EASA. In mijn eerste termijn heb ik niet kunnen zeggen dat we volgens de VVD moeten voorkomen dat we EASA alleen maar optuigen zonder eerst goed te bekijken wat er internationaal allemaal al goed geregeld is. Daarom wacht ik met spanning op de antwoorden van de Staatssecretaris over de uitvoering van de motie. Daarover was er net ook al een debatje met de heer Monasch. Hoe gaan we om met die landingsrechten? Wat is het onderhandelmandaat? Hoe lang duurt dat proces? Volgens mij is het goed om daarover een apart debat te voeren. Ik wil, net als de heer Monasch, hier nu al aangeven dat ik de mogelijkheid wil openhouden om volgende week hierover een VAO te houden, mocht uit het pakket dat maandag verschijnt, blijken dat er hiermee problemen zijn.

De **voorzitter**: Dit is een vooraankondiging. Het is dus nog niet zeker dat dit VAO ook daadwerkelijk zal worden aangevraagd.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat klopt, voorzitter.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. We kunnen een VAO houden, maar afhankelijk van het vergaderschema kunnen we het ook doen in de vorm van een heropening en een derde termijn. Dat hangt echt van de stukken af, met name over de landingsrechten.

Mij rest nog het inbrengen van één punt, ter verduidelijking van het standpunt van de PvdA. Het gaat over de sociale dimensie van het wegtransport. Ik steun de lijn van de Minister: uniformering en eenduidige naleving. Zonder dat valt namelijk elke basis weg en blijft er niets over van een gevoel van rechtvaardigheid in de samenleving. Dat is dus

sowieso nodig. Verder laat ik het aan het kabinet over hoe men dit wil verdelen tussen de Minister van Sociale Zaken en de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik ga eerst in op de laatste vraag, over de sociale dimensie van het wegtransport. Ik dank de heer Monasch voor zijn steun. In de Transportraad zullen wij vooral op de interpretatie, uitwerking en uitvoering ingaan. In het pakket dat in de Raad bij de heer Asscher aan de orde zal komen, zal veel meer een ander deel van de sociale dimensie aan de orde zijn, namelijk de ongelijkheid tussen lonen. Dat is een veel ingewikkelder en meer complexe zaak. Moeten we de lonen van Nederlandse chauffeurs gelijk gaan trekken met die van de Roemeense chauffeurs? Of andersom? Die discussie zal voorlopig een «never ending story» zijn. De verwachting is dus dat op verschillende boards verschillende aspecten aan de orde zullen komen. Wij houden in ieder geval in de gaten hoe die lijnen lopen. De heer Van Helvert heeft gevraagd of de binnenvaart in de komende periode door de Transportraad wordt besproken. Ja, ik had het daar al over bij het korte doorkijkje dat ik gaf naar volgend jaar. De richtlijn over de technische eisen voor binnenvaartschepen willen we volgend jaar vaststellen. Het Europees Parlement moet daarmee akkoord gaan. We denken dat we dat wel kunnen gaan doen en dat we in ieder geval de onderhandelingen daarover kunnen realiseren. Om te kunnen vaststellen, moet het weer in de Raad komen. Ik bedoelde dus eigenlijk dat we het in het Europees Parlement vaststellen. Verder zal de binnenvaart ook baat hebben bij de havenverordening, waarover we ook met het Europees Parlement willen spreken. Ook zijn er de TEN-T-dagen in juni. Daar gaat het natuurlijk ook over investeren in de corridors. Ook dat is van belang voor de binnenvaart. Op een aantal plekken spreken we dus in ieder geval ook over de binnenvaart.

Mevrouw Visser had het over de mogelijkheid om te komen tot een fast lane voor gecertificeerde bedrijven. Ik weet dat TLN dat ook naar voren zal brengen in het gesprek dat V en J in januari met Frankrijk zal voeren. Het is nog niet helemaal zeker of ook Engeland daar zal aanschuiven. Ik vind dit in ieder geval een interessante ontwikkeling. Waar mogelijk zal ik het zelf actief ondersteunen.

Staatssecretaris **Dijkma**: Voorzitter. Ik zeg maar direct eerlijk dat ik niet denk dat we bij de Transportraad van 10 december de discussie gaan inzetten of voeren over de vraagstukken met betrekking tot het mandaat. Uiteraard ben ik altijd van de partij zodra de Kamer mij roept, ook voor een VAO. Ik zou mij echter kunnen voorstellen dat we dit gewoon via de BNC-fiches en de gebruikelijke procedure met elkaar tot een goed einde brengen. 't Is maar een suggestie. Daarbij gaat het dus ook over ons standpunt en de Nederlandse inzet hierbij. Ik gebruik nu dit algemeen overleg om de gevoeligheden te verkennen. Die heb ik al ontwaard. Ik zal bekijken hoe we de Kamer zo goed mogelijk, ook via die procedure, van een reactie kunnen voorzien. Dit zal echter echt niet tijdens de Transportraad beklonken worden, zeg ik ter geruststelling. Hetzelfde geldt voor het pakket over de drones en de EASA. Ook hierover komt gewoon een BNC-fiche. Naar aanleiding daarvan gaan we bij dat pakket met de Kamer heel precies de diepte in. Daarbij bekijken we hoe we bij het Nederlandse standpunt tot een goed verhaal kunnen komen. Ik kom op de vraag van de heer Van Helvert. Het is lastig dat ook dit dossier kennelijk is gelinkt aan de kwestie rond Gibraltar. Er moet daar dus ergens een doorbraak worden bereikt. Die willen we heel graag bewerkstelligen. Dat heb ik in mijn eerste termijn ook gezegd. Zolang die doorbraak er niet is, blijft een aantal zaken helaas vastzitten. Dat betreuren we zeer.

De **voorzitter**: Dank u wel. Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de tweede termijn. De volgende toezeggingen zijn min of meer gedaan.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de privacyaspecten van de zelfrijdende auto's. De Kamer heeft zojuist gehoord hoe de Minister dat daadwerkelijk gaat doen. Zij houdt ons namelijk elke dag in de gaten.
- De Kamer zal in december worden geïnformeerd over het mandaat van de Gulf carriers.
- De Kamer zal een brief van het kabinet ontvangen waarin breed de manier wordt beschreven waarop de OVV-aanbevelingen inzake de MH17-ramp zullen worden uitgevoerd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over de eerste toezegging moet ik zeggen dat ik de Kamer zeker zal informeren over die privacyaspecten van de zelfrijdende auto. Maar zoals de leden zullen begrijpen, is dit wel een ongoing process. We gaan in de komende jaren juist onderzoeken wat hier allemaal mee kan en moet. Dit is dus eigenlijk een toezegging zonder einddatum die continu geldt.

Staatssecretaris **Dijkema**: Om het verwachtingenmanagement op orde te houden, kom ik nog even terug op dat brede pakket van die BNC-fiches. Dat moet ook interdepartementaal worden afgestemd. Dat komt daarom niet in december.

De **voorzitter**: De Staatssecretaris en de Minister zijn glashelder bij het doen van toezeggingen. Ik zie dat iedereen kan instemmen met wat hierover is gezegd. Ik kom ook tot de conclusie dat er vooralsnog geen VAO is aangevraagd.
Ik wens iedereen een fijne dag toe.

Sluiting 11.35 uur.