

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 441

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 2 oktober 2013 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 september 2013 houdende de geannoteerde agenda voor de Transportraad van 10 oktober 2013 en een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu (Kamerstuk 21 501-33, nr. 436);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 september 2013 houdende het verslag van een schriftelijk overleg over de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 15 en 16 september 2013 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 434);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2013 houdende het verslag van de Informele Transportraad van 15 en 16 september 2013 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 437);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2013 houdende de toezegging AO Transportraad 5 juni 2013 ten aanzien van compensatie bij vertraging in luchtvaart (Kamerstuk 21 501-33, nr. 438);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 24 mei 2013 inzake het fiche Wijziging richtlijn maten en gewichten wegvoertuigen (Kamerstuk 22 112, nr. 1622);**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 30 augustus 2013 inzake het fiche Besluit en verordening eCall (Kamerstuk 22 112, nr. 1671).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

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

Voorzitter: Kuiken
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Elias, Hachchi, Kuiken, De Rouwe en Smaling,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 13.30 uur

De **voorzitter**: Welkom op dit algemeen overleg over de Transportraad. Er zijn in ieder geval vier politieke partijen aanwezig. Mevrouw Hachchi staat nog even op de gang en komt zo dadelijk naar binnen. Ik stel dus voor om te beginnen. Wij hebben tot 15.30 uur, maar ik denk dat we een stuk eerder klaar kunnen zijn. De spreektijd is vier minuten, maar ik ben niet heel streng.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Alle vormen van vervoer komen weer aan bod in de komende vier minuten, te beginnen met de luchtvaart. Tijdens het vorig algemeen overleg Transportraad van 5 juni bleek dat vrijwel de gehele Kamer de conceptverordening passagiersrechten luchtvaart in de huidige vorm te rigide vond. Voornamelijk het verhogen van de grens van drie naar vijf uur vertraging om in aanmerking te komen voor een vergoeding, vooral waar het vluchten binnen Europa betreft, biedt volgens mijn fractie erg weinig ruimte voor maatwerk. Naar ik begreep, heeft ook de transportcommissie van het Europees Parlement zich onlangs in die trant uitgesproken. De staatssecretaris heeft ons geschreven dat zij opdracht heeft gegeven voor een extern onderzoek en daar eind oktober de resultaten van verwacht. Wij horen graag van de staatssecretaris hoe zij, gezien de huidige ontwikkelingen, de kans inschat dat de conceptverordening in haar huidige vorm ooit de definitieve status bereikt. Vijf uur lijkt ons namelijk net even te veel van het goede, vooral ook omdat vertragingen binnen Europa dan de facto amper meer vergoed worden aan de consument.

Na veel vijven en zessen wordt nu toch gestart met de behandeling van het programma waardoor één Europees luchtruim een feit moet worden. Dat is een prima ontwikkeling, want omvliegen in Europa wordt aanzienlijk teruggedrongen, wat onder andere leidt tot lagere kosten voor luchtvaartmaatschappijen en minder vertragingen voor passagiers. De staatssecretaris geeft terecht aan dat ook private partijen hun deel van de onderzoeks- en ontwikkelingskosten moeten dragen. De VVD-fractie vindt dat ook. Het is belangrijk dat de partijen die de lasten genieten, voor een deel opdraaien voor de lasten. Welk percentage heeft de staatssecretaris daarvoor in gedachten?

Met de nieuwe richtlijn voor maten en gewichten van wegvoertuigen wordt de bestaande Europese richtlijn verruimd. Dat is ook weleens aardig. Dat biedt ruimte voor onder andere langere vrachtwagens en meer aerodynamische vleugels en staartstukken, zodat er zuiniger en veiliger kan worden gereden. Om versoepeling van deze betuttelende regelgeving heb ik al meermalen gevraagd. Ik kan mij herinneren dat zelfs collega Van Tongeren dat met mij eens was. Jammer dat zij er niet is. Het is dus toe te juichen dat het er nu echt van lijkt te komen. Er wordt nog wel gesproken over knelpunten die moeten worden opgelost. Heeft de minister goede hoop dat deze ook kunnen worden weggenomen? Wanneer kan die nieuwe richtlijn dan ingaan? Wel dreigen de voorschriften voor Brusselse handhaving zoals gebruikelijk veel te ver door te slaan. Het kabinet heeft dan ook terecht een kanttekening geplaatst bij de proportionaliteit van dat

deel van het voorstel. De VVD-fractie steunt dit uiteraard, maar hoe staan de andere betrokken landen hiertegenover?

Het voornemen is om vanaf oktober 2015 alle nieuwe personenauto's en lichte bedrijfsauto's in de Europese Unie uit te rusten met een systeem dat in het geval van een calamiteit automatisch de hulpdiensten inschakelt.

Dat zou op termijn ongeveer 2.500 Europese verkeersdoden kunnen schelen. In Nederland gaat het daarbij om 10 tot 15 dodelijke slachtoffers. Dat zijn er natuurlijk te veel, maar waarom is dat Nederlandse aantal relatief laag? Ik snap dat gewoon niet. Bij de invoering van dit systeem verdient wat mij betreft het aspect van de privacy aandacht. Het is zaak dat niet meer gegevens worden verstrekt dan strikt noodzakelijk is. Het grootste probleem is natuurlijk de foutmarge van maar liefst 65%. Wat ons betreft is dat onacceptabel hoog. Als die niet substantieel omlaag kan worden gebracht, is verplichte invoering echt nog niet aan de orde. Er moet een goedwerkend product verplicht worden gesteld of er moet niets verplicht worden gesteld. Is de minister dat met mij eens?

Verladersorganisatie EVO heeft aan de bel getrokken over een weegplicht voor containers op zeeschepen, die mogelijk in Europees verband wordt ingevoerd. De Kamer heeft in maart de motie-Remco Dijkstra aangenomen waarin de regering wordt verzocht om in het verband van de International Maritime Organization te ijveren voor een systeem waarbij verladers niet verplicht worden tot het wegen van containers en ervoor te pleiten dat er alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht van containers worden ontwikkeld en tevens om met de sector in overleg te treden over een uitvoerbare en minder kostbare methode ter bevordering van veilig vervoer van containers. Graag hoor ik van de minister hoe het staat met de uitvoering van die motie, vooral in het licht van de bezorgdheid die er bij de sector bestaat over die eventuele weegplicht. Mijn laatste punt betreft het spoor. In de praktijk blijkt men ongelukkig met de uitwerking van de Europese richtlijn die taalvaardigheidseisen stelt aan machinisten. Goederenvervoerders moeten in Nederland naast een Duitssprekende machinist ook een Nederlandse machinist mee laten rijden bij het passeren van de grens, terwijl dat in Duitsland niet nodig is. Toen ik dit hoorde van mijn collega De Boer, vond ik dat een tikje merkwaardig. Daarmee druk ik mij voorzichtig uit. Mijn fractie vindt dit onwenselijk omdat er op deze manier onnodig oponthoud ontstaat en dit ook voor de spoorgoederenvervoerders extra kosten met zich meebrengt. Is de staatssecretaris bereid om in gesprek te gaan met die spoorvervoerders en onze oosterburen, om te zoeken naar een oplossing? Is beheersing van de Engelse taal niet voldoende? Kan de Kamer binnen zes maanden worden bericht over de uitkomsten van zo'n gesprek?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De heer Elias noemde zijn een-na-laatste punt over de containergewichten een «puntje». Ik zou eigenlijk niet deelnemen aan dit AO, maar omdat ik dit «Punt», met een hoofdletter P, toch een gewichtig punt vind, wil ik er wat nader op ingaan.

De PvdA en VVD hebben hierover een goede motie ingediend, die het CDA gesteund heeft. De heer Elias heeft die motie al geduid; dat hoef ik niet over te doen. Hij stelt echter ook de terechte vraag wat met die motie is gedaan. Volgens mij is er niets mee gedaan. Sterker nog, naar mijn oordeel heeft de minister het tegenovergestelde ingebracht. Ook heeft een aantal organisaties, waaronder de EVO, die toch redelijk betrokken is bij dit onderwerp, al die weegverplichtingen gelaakt die er nu ineens wel komen, terwijl de Kamer om iets anders vroeg. Ik refereer aan een artikel in De Telegraaf van 21 september. Ik had een aantal schriftelijke vragen voorbereid, maar terecht wees de Griffie mij erop dat ik die vragen ook in dit algemeen overleg kan stellen. Het is ook nog eens heel slim, want dan krijg ik direct de antwoorden. Is de minister op de hoogte van het feit dat het voorstel dat is aangenomen bij de IMO dezelfde inhoud heeft als het voorstel dat al in 2012 aan de lidstaten is voorgelegd en dat de Kamer

geen goed voorstel vond? In maart 2013 is naar aanleiding van de bij de IMO voorliggende voorstellen ten behoeve van een weegverplichting voor containers juist een motie ingediend om dit niet na te streven. Kan de minister aangeven waarom uitgerekend de Nederlandse delegatie vervolgens een zeer actieve rol heeft gespeeld om het tegendeel te bewerkstelligen, ondanks de wens van de Kamer om de administratieve lasten voor het bedrijfsleven niet onnodig groter te maken?

Over de verplichting voor verladers wil ik nog het volgende weten. Hoe groot zijn de problemen met overslaande containers? Wat is de verhouding tussen de baten en de lasten? Wat gaat deze verplichting het bedrijfsleven kosten en wat gaat zij de maatschappij opleveren? Hoeveel minder containers zullen overboord worden geslagen als we deze zware regeling invoeren en wat bedragen de kosten van invoering voor het Nederlandse bedrijfsleven?

Het vierde spoorpakket is in de Kamer heel uitgebreid besproken. Deze keer staat dat niet expliciet op de agenda; het gaat vooral om de veiligheid. Toch zou ik van de staatssecretaris graag een update krijgen van de Europese ontwikkelingen met betrekking tot het vierde spoorpakket. Verwacht het kabinet dat het vierde spoorpakket breder ter sprake komt op het aanstaande overleg? Hebben zich op dat terrein nog recente ontwikkelingen voorgedaan? Het punt van de veiligheid snap ik wel, daar zit niet zo'n grote politieke spanning op. Daarom wil ik weten of er meer zaken spelen.

De heer Elias heeft voor mij een aantal gratis opmerkingen gemaakt over de luchtvaart. Ik moet eerlijk zeggen dat ik mij daar deze keer niet erg in verdiept heb, maar de opmerkingen klonken mij redelijk in de oren. Ik sluit mij daar vooralsnog bij aan.

Mijnheer Elias, het gaat steeds beter tussen ons.

De heer **Elias** (VVD): Voor een noorderling is dat een heel groot compliment.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat moet af en toe ook gezegd worden. Dan kom ik bij het eCall-systeem. Daarnaast bestaat er een bCall-systeem, evenals andere opties. Kent het kabinet die opties ook? Hoe verhoudt zich dit bCall-systeem tot de ouderwetse ANWB-palen langs de kant van de weg? Dit is immers veel veiliger omdat de techniek dan in de auto's zelf terechtkomt. Het lijkt mij namelijk veiliger dat automobilisten direct vanuit de auto een signaal kunnen afgeven dan dat zij over een snelweg moeten lopen. Het bCall-systeem heeft volgens mij een optie waarmee je bij autopech – maar niet bij een ongeluk – vanuit de auto hulp van hulpdiensten kunt invoeren. Ik zou dat een stuk veiliger vinden dan dat mensen over de weg moeten rennen. Kan daar een nadere visie op of duiding aan worden gegeven?

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Excuses dat ik iets later ben aangeschoven. Ik zal mij vandaag beperken tot twee punten, en ik begin met de rechten van luchtvaartpassagiers. De Europese Commissie stelt voor om vertraagde passagiers minder snel compensatie te geven en handhaving beter te regelen door onder andere luchtvaartmaatschappijen te verplichten elektronische middelen ter beschikking te stellen voor het indienen van klachten.

De Europese Commissie stelt ook voor om de naleving van het bagage-recht van luchtvaartpassagiers onder te brengen bij de nationale handhavingsinstantie, het National Enforcement Body.

Het terugbrengen van de termijn voor compensatie van vijf uur naar drie uur bij korte vluchten vindt mijn fractie onwenselijk. In het vorige debat heb ik al aandacht gevraagd voor het standpunt van D66. De staatssecretaris heeft in haar brief van donderdag 26 september toegezegd binnen een maand haar positie te bepalen. Hoe gaat de staatssecretaris zich

hierover uitspreken tijdens het beleidsdebat in de komende Transportraad?

De handhaving moet echt beter, want de huidige procedure om je recht te halen, is omslachtig. Het voorstel om luchtvaartmaatschappijen te verplichten elektronische middelen ter beschikking te stellen voor het indienen van klachten is gewoon te onduidelijk. D66 stelt voor om een standaardformulier op de website van luchtvaartmaatschappijen in te voeren. Wat gaat de staatssecretaris met dit voorstel doen? Mijn fractie vraagt zich af waarom we op nationaal niveau handhaven. Kan de handhaving niet centraal, bijvoorbeeld door het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA)? Graag krijg ik een toelichting van de staatssecretaris op alle genoemde punten.

Dan kom ik te spreken over het probleem van slecht behandelde bagage. In Europa krijgt een op de honderd passagiers hiermee te maken. Dat is twee keer zo vaak als in Amerika en vijf keer zo vaak als in Azië. In het voorstel van de Europese Commissie is opgenomen dat het toezicht op de naleving van bagagerechten van luchtvaartpassagiers op dit gebied bij het National Enforcement Body komt te liggen. Dat laatste juich ik toe. De problemen met slecht behandelde bagage zijn echter niet alleen het gevolg van een gebrek aan toezicht. Er zijn namelijk ook onduidelijke compensatieregelingen. De minister zei dat de compensatie bij slecht behandelde bagage geregeld is. Een passagier heeft nu recht op compensatie tot ongeveer € 1.300, maar de praktijk blijkt lastiger dan de theorie. Luchtvaartmaatschappijen vragen voor alles bonnetjes en stellen een waardevermindering per jaar in. Ook blijkt het krijgen van fatsoenlijke compensatie voor geleden schade in de praktijk vaak onmogelijk. Om deze reden stelt mijn fractie voor om een vaste compensatie in te voeren voor vertraging, beschadiging of vermissing van bagage. Vaste compensatie bij vertraging of annulering van vluchten heeft bijgedragen aan een forse vermindering van annuleringen en instapweigeringen. Wellicht kan een vaste compensatie bij slechte behandeling van bagage leiden tot een vermindering van het aantal koffers en tassen dat slecht behandeld wordt. Hoe staat de staatssecretaris daartegenover?

D66 maakt zich zorgen over het voorstel voor eCall, dat door de vorige sprekers al is aangestipt. De Europese Commissie wil dat vanaf oktober 2015 alle nieuwe typen personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen uitgerust zullen zijn met het 112-eCall-systeem, een soort simkaart of chip waarmee bij een ongeval automatisch de alarmdiensten worden opgebeld. Als risico wordt nu alleen vermeld dat er een kans is op valse alarmmeldingen, maar een chip in auto's kan natuurlijk ook implicaties hebben voor de privacy. Worden gegevens van automobilisten geregistreerd en, zo ja, wie hebben daarin dan inzage? Hoe wil de minister de privacy van gebruikers waarborgen en welke maatregelen treft zij daarvoor?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik vind het leuk dat ik hierbij mag zitten. Ik ben een zij-instromer bij de SP-fractie. Voordat je het weet, ben je een soort manusje-van-alles. Ik zit dus steeds in andere constellaties aan tafel, maar dat vind ik hartstikke leuk. Ik zal het vrij kort houden.

Mijn eerste onderwerp is de luchtvaart. Zoals mevrouw Hachchi al aangaf, zal de compensatie bij vertraging pas ingaan na vijf uur vertraging in plaats van nu na drie uur. Daarmee hebben wij toch wel wat problemen. Zijn de belanghebbenden gehoord en wat heeft dat opgeleverd? Wanneer is er sprake van buitengewone omstandigheden? Kan de staatssecretaris dat beter duiden? De toezichts- en handhavingsvragen spelen voor ons ook. Misschien liggen die wat anders dan voor D66, maar ze zijn wel van belang.

Wij zijn er blij mee dat spelfouten op tickets kosteloos gecorrigeerd kunnen worden. Dat zal zeker voor de minister prettig zijn, als ook haar

meisjesnaam op het ticket moet staan. Zo'n lange ingewikkelde naam staat immers heel vaak verkeerd op het ticket. Met betrekking tot de piloten die in slaap vallen, attendeer ik de bewindslieden op de aangenomen motie-Bashir van juni 2013, waarin het kabinet wordt verzocht om op EASA-niveau na te gaan hoe de tijdslimiet van tien uur gehandhaafd kan worden. Hoe staat de staatssecretaris daar momenteel in? Het voornemen is om naar twaalf uur te gaan. 6,5% van de piloten schrikt soms wakker en ziet dan dat zijn buurman of buurvrouw ook in slaap is gevallen. De pilotenvakbond maakt zich daar enigszins zorgen over. Wat zijn de implicaties? Wat is het verschil tussen tien uur en twaalf uur? Zijn er bestemmingen ver weg die daar net binnen zouden vallen? Met name vraag ik om uitvoering van de motie. En als zij wordt uitgevoerd, hoe gebeurt dat dan?

De heer **Elias** (VVD): Hoor ik u zeggen dat regelmatig piloten in slaap vallen? Kunt u dat staven met feiten?

De heer **Smaling** (SP): Daarover heb ik iets op televisie gezien en we hebben de pilotenvakbond daar ook over gesproken. Vanuit de pilotenvakbond komt het bericht dat dit gebeurt. Ik kan mij voorstellen dat dit aan de orde is tijdens lange nachtvluchten.

De heer **Elias** (VVD): U doet het voorkomen alsof het regelmatig voorkomt dat twee piloten tegelijkertijd in de cockpit zitten te slapen. Daar maak ik bezwaar tegen. Het probleem is reëel en bekend, maar het lijkt mij dat u een beetje overdrijft.

De **voorzitter**: Mag ik u verzoeken om via de voorzitter te spreken?

De heer **Smaling** (SP): Ik kan de heer Elias antwoorden dat ik ook niet vermoed dat piloten met grote regelmaat in slaap vallen. Ik kan mij echter goed voorstellen dat het risico bestaat dat het zich voordoet. Als je twaalf uur aan een stuk, waarvan een groot deel in de nacht, moet vliegen, dan is dat een reëel risico. Ik vraag de staatssecretaris gewoon om een appreciatie te geven van de aangenomen motie-Bashir.

Ik heb het fiche over de maten en gewichten van vrachtwagens gelezen. Het is opvallend dat autobussen wel zwaarder mogen worden omdat de passagiers en de bagage zwaarder worden. Ik vraag mij af of de vrachtwagens ook zwaarder worden. In het fiche staat wel «gehandhaafd», maar ik kan er niet helemaal uit afleiden of het laadvermogen gemaximeerd is of dat het laadvermogen omhooggaat door het aerodynamische type vrachtwagens dat op de markt komt. Dat dit type vrachtwagens op de markt komt, juichen wij overigens toe. Welke implicaties zou dat kunnen hebben voor de binnenvaart, waar wij voorstander van zijn? Dat zijn toch een beetje communicerende vaten. In het kader van dit voorstel spreekt de regering van «proportionaliteit met een kanttekening». Wat houdt die kanttekening precies in? En wat gebeurt er als zo'n programma niet binnen het Meerjarig Financieel Kader valt? Dat wordt ook als voorwaarde gesteld, en ik zou graag horen dat dat ook zo is.

Wat het spoorpakket betreft sluit ik mij aan bij de voorgaande sprekers. Ik zou ook graag een tussenrapportage van de staatssecretaris krijgen. Het veiligheidsaspect is nu aan de orde, maar het marktaspect is voor ons prangender. Ik krijg graag een update.

Het eCall-systeem is al genoemd door mijn voorgangers, maar in een hogere mate van intelligent detail dan ik dat zou kunnen. Ook hier krijg ik graag een update van. Is het systeem storingsrijk? Als je te water raakt met een auto, werkt het dan ook nog? Is dat soort zaken voorzien?

Voorzitter: Elias

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Voorzitter. Ik kan het kort houden, want er zijn al veel vragen gesteld. De Partij van de Arbeid vindt rechten van passagiers erg belangrijk. De versobering van drie uur naar vijf uur is een verslechtering en dus geen goede zaak. Wij wachten het onderzoek daarover af. Daarna zullen we erover spreken.

Op zich is eCall een goed systeem. Met het oog op de privacy en zolang er sprake is van hoge foutmarges en hoge kosten, zullen we uiteraard een pas op de plaats moeten maken. De ontwikkelingen gaan erg snel. Wij hoeven niet meteen op de rem te trappen, maar we moeten wel de vinger aan de pols houden.

De richtlijn voor maten en gewichten lijkt mij op zich prima. Ik heb met belangstelling geluisterd naar de vragen, maar ik kon er niet meteen iets gek in ontdekken.

Ik ben benieuwd naar het antwoord op de vragen over de weegplicht voor verladers. Mijn collega Elias verwees daarnaar.

Ik vond dat mevrouw Hachchi een interessante suggestie deed voor de bagage. Ik weet niet of je aan alles een minimum dan wel een maximum zou moeten stellen, want mijn koffertje ziet er misschien heel anders uit dan dat van een oliebaron. Laten we het antwoord daarop afwachten.

Mijn laatste punt is meer procedureel van aard. We zijn begonnen aan een nieuw politiek jaar. Voor de Transportraad wordt natuurlijk niet alleen een agenda gevolgd maar ook een agenda gezet. Welke agenda gaan de minister en de staatssecretaris zetten voor het komende jaar?

Voorzitter: Kuiken

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik zal meteen van start gaan.

Ik begin met de discussie over de richtlijn voor maten en gewichten van wegvoertuigen. Ik ben het eens met het voorstel, want dat maakt lzv's, langere en zwaardere vrachtauto's, mogelijk, evenals de toepassing van innovatieve technologieën om vleugels aan vrachtwagens te creëren. Dat zijn geen echte vleugels, maar elementen die ervoor zorgen dat de vrachtwagens aerodynamischer zijn en minder brandstof verbruiken. Dat is heel goed.

Er zijn inderdaad nog enkele knelpunten. Ook is gevraagd wanneer de richtlijn van kracht wordt. De richtlijn voor maten en gewichten van wegvoertuigen is nog niet in behandeling genomen. Ook Litouwen heeft de richtlijn niet geagendeerd. Ik verwacht dus dat dit op zijn vroegst begin 2014 in Brussel op de agenda komt te staan. De vooruitzichten dat de knelpunten die wij beschreven hebben, ook door de andere lidstaten worden herkend, zijn in ieder geval goed. Ik kan niet zeggen welke landen ons daarin gaan steunen, want daarvoor zitten we nog te vroeg in het proces. Uit de eerste ambtelijke aftastingen leid ik echter af dat ook anderen dit een belangrijk punt vinden. Als het te zijner tijd in een verder gevorderd stadium op de agenda staat, kom ik daar graag op terug. In dit verband vroeg de heer Smaling of het laadvermogen van de wegvervoerssector omhoogging. Dat is natuurlijk niet de eerste inzet. De lzv's zijn zuiniger en efficiënter en dat maakt het wegvervoer ook duurzamer. We proberen natuurlijk om onze infrastructuur zo goed mogelijk te benutten: vervoer over water, vervoer over het spoor en vervoer over de weg. Dat betekent echter niet dat we het vervoer over de weg minder duurzaam willen houden om die andere modaliteiten te bevorderen. Je wilt eigenlijk dat overal verbeteringen optreden. Alle sectoren moeten de mogelijkheid hebben om te groeien.

Ook is gevraagd naar de weegplicht per containers. Voor zover ik weet hebben wij het standpunt ingebracht in de IMO. Daar is in september besloten dat de verlader kan kiezen tussen wegen en berekenen om het

werkelijke gewicht vast te stellen. Ik heb geprobeerd te bedenken wat er misgegaan zou kunnen zijn in de interpretatie daarvan. Mijn uitleg is dat al eerder is besloten om het bekendmaken van het gewicht verplicht te stellen. De wens van de Kamer was vooral om het wegen tegen te gaan. De uitkomst is dus dat men straks het gewicht moet aanleveren, maar dat men kan kiezen of men dat via wegen of via berekenen doet. Misschien is daar de gedachte ontstaan dat wij het verplicht stellen niet meer aan de orde hebben gesteld. Het was echter al verplicht en het ging vooral om de methodiek om dat gewicht vast te kunnen stellen. Dat is wat ik nu kan bedenken. De uitkomst is in ieder geval helder: in september is het voorstel aangenomen om het werkelijke gewicht voortaan via wegen of via berekenen in te brengen. Daarmee bieden wij de sector de mogelijkheid om te kiezen. De vraag wat een weging per vrachtauto wel niet allemaal kost, is dan niet meer aan de orde, omdat men het op twee manieren moet kunnen doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is dit blokje afgerond?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is allemaal wel heel interpreteerbaar. Daar heb ik op zich wel begrip voor, maar heel wat vragen zijn daarmee niet beantwoord. Wat zijn de geschatte kosten voor het Nederlandse bedrijfsleven als gevolg van dit besluit? Wat zijn de maatschappelijke baten? Hoeveel containers minder zullen door deze maatregelen overboord slaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan al die vragen niet direct beantwoorden. De heer De Rouwe vraagt mij niet zozeer naar het resultaat maar naar de inzet van de ambtelijke delegatie. Het antwoord daarop krijg ik nu binnen op de mail. De motie had betrekking op het helemaal afschaffen van de verplichting tot het vaststellen van het gewicht. Er was al een verplichting. Als Nederlandse delegatie hebben we ons in de IMO hard gemaakt voor een alternatief voor wegen, om aan de bezwaren van de verladers tegemoet te komen. De administratieve lasten zijn nog niet bekend. Hoeveel containers er minder overboord gaan als gevolg van deze maatregel is ook nog niet te zeggen. Uit onderzoek van MARIN blijkt echter dat het juiste gewicht van containers van belang is bij het veilig beladen van een schip. Ik beschik niet over meer gedetailleerde informatie. Ik zal nagaan of ik die nog kan achterhalen en aan de Kamer kan meegeven. Het resultaat van die inzet is dat de verladers nu kunnen kiezen uit twee mogelijkheden. Volgens mij is hun bezwaar daarmee weggenomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als de administratieve lasten en de resultaten nog niet bekend zijn, hoe kan de minister dan met een blinddoek om hiervoor tekenen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De verplichting bestond al. Het ging er juist om dat de verladers niet verplicht wilden wegen. We hebben naar alternatieven gekeken; die zijn nu mogelijk gemaakt. In IMO-verband is gezegd dat het uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk en daarom verplicht is om te weten wat het gewicht is. De manier waarop men tot het bekendmaken van het gewicht komt, was wegen en is nu wegen of berekenen. Daarmee hebben verladers de mogelijkheid om het ook op een andere manier inzichtelijk te maken. Dat was de essentie. Volgens mij is die verruiming gewenst. Hoeveel containers er nu nog overboord gaan slaan en hoeveel verladers gaan kiezen voor wegen dan wel berekenen, kan ik niet van tevoren zien. Het

ging er natuurlijk om dat er ruimte kwam om met een alternatief te werken. Die is er nu.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het klinkt allemaal heel logisch. Ik kan ook niet zeggen dat het gek is, maar toch is er een wereld van verschil met hoe de verladers in Nederland het kennelijk ervaren. Die hebben in De Telegraaf duidelijk gezegd dat dit niet de goede situatie is. Hoe oordeelt de minister daarover? «Miscommunicatie» klinkt altijd heel makkelijk. Ik wil toch even het naadje van de kous weten. Vindt er nog overleg plaats met de betrokkenen? Vindt er nog een heroriëntatie, een doorrekening, plaats? Nu is er namelijk sprake van twee verschillende werelden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik reageer meestal niet via De Telegraaf of andere kranten. Naar aanleiding hiervan zal ik echter zelf met de EVO contact opnemen. Ik zal vragen of het bezwaar en de onduidelijkheid daarmee voldoende zijn weggenomen of dat er nog iets zit wat ik nu niet kan zien of niet kan bevatten. Ik probeer te achterhalen hoe het beeld is ontstaan dat wij een andere inbreng zouden hebben gehad. Hoogstens kun je stellen dat we de verplichting die er al was, niet konden wegpoetsen, maar dat we ons hebben ingezet voor de alternatieven en niet voor het weghalen van de verplichting. Ik zal navragen waar dat precies door komt en ervoor zorgen dat daar in ieder geval geen licht tussen zit. Voor de toekomst is het goed dat we bijhouden wat de gevolgen ervan zijn. Dat kun je echter niet voorspellen, want dat hangt af van wat de verladers gaan doen: kiezen ze voor berekenen of kiezen ze voor meten? Ook hangt het af van de verdere uitwerking van het voorstel. Hoe gedetailleerd moet dat allemaal gaan plaatsvinden? Ik zal u daarvan op de hoogte houden. Volgens mij zitten wij inhoudelijk namelijk op dezelfde lijn. Wij willen beiden dat er alternatieven zijn voor het wegen.

Dan kom ik te spreken over eCall. De Kamerleden hebben gezegd dat het een goede ontwikkeling is. Ook dit staat niet eerder geagendeerd dan in 2014, maar ik heb wel antwoorden op de vragen. Allereerst, waarom is het rendement zo laag? Dat komt omdat de aanrijtijden in Nederland zo ontzettend kort zijn. Nederland heeft immers geen heel lange wegen waar je ver van bewoond gebied af zit. Daardoor kunnen hulpdiensten sneller ter plekke zijn. Ook is er een foutmarge van 65%. Dat lijkt heel hoog, maar men moet bedenken dat we het geleidelijk invoeren via de nieuwe voertuigen. Dat zit niet meteen in alle voertuigen. De deadline van invoering moet ook worden afgestemd op een verlaging van de foutmarge. Op dit moment komen er al heel veel valse meldingen binnen bij 112. Ook daarin moet men zich niet vergissen.

De heer De Rouwe vroeg of je 112 ook actief kunt bellen, zonder over de snelweg te hoeven lopen. Ook vroeg hij naar de ANWB-palen. Daarover heb ik mij onlangs al uitgesproken: er loopt nog een contract, maar we bekijken hoe we dat daarna langzaam kunnen afbouwen, omdat nieuwe technologieën de oude praktijk inhalen. Je kunt ook actief 112 bellen. Er zijn nu al auto's waarmee dat mogelijk is. Ik weet niet of dat de zogenaamde bCall-variant is – die ken ik nog niet – maar het is in ieder geval mogelijk.

Welke maatregelen worden er genomen om de privacy te garanderen? Zodra de onderhandelingen starten, zullen wij dat als aandachtspunt meenemen. Ik heb begrepen dat er strenge privacyregels komen. De Europese privacywaakhond kijkt mee. Ook voor Nederland is dat een belangrijk punt. Je kunt in Nederland alleen niet andere regels stellen dan elders. Wij kunnen er echter wel voor zorgen dat we daar aan de voorkant ook intensief over meespreken. Het voertuig communiceert alleen met 112. Er is dus geen opslag of gebruik van gegevens voor derden. Ik denk dat het belangrijk is om dat te weten.

Mevrouw Kuiken heeft gevraagd om een vinger aan de pols te houden bij eCall. Wij zullen daar zowel wat de foutmarge als de privacy betreft op blijven sturen.

De heer **Elias** (VVD): De foutmarge ligt nu bij 65%. Ik vind het prima dat de minister dat gaat monitoren, maar als de foutmarge niet substantieel omlaaggaat, gaat de minister dan nog steeds mee met dit systeem?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De bedoeling is dat de foutmarge substantieel omlaaggaat. Bij de invoer van nieuwe auto's gaan we namelijk bekijken hoe we de foutmarge zo ver mogelijk omlaag krijgen. Alleen, we hebben te maken met de huidige stand van zaken. Bovendien blijft het apparaat en daarbij is nooit sprake van 100% zekerheid. Ik ben er echter ook voor om die foutmarge omlaag te brengen. Wat de agendazetting voor de Transportraad van volgend jaar betreft zijn wij mede afhankelijk van de voorzitters aan de andere kant, het nieuwe Europees Parlement, de nieuwe Commissie en de bescheiden ambities van het Griekse voorzitterschap. Zelf vind ik het heel belangrijk om, naast het verder dragen van de bestaande dossiers, de administratieve lasten verder terug te brengen. Daar ben ik actief mee bezig met collega's uit het Verenigd Koninkrijk. Collega's van andere landen, zoals Duitsland en Frankrijk, zijn inmiddels aangehaakt. De groep van partijen die hieraan willen meedoen, wordt steeds groter. Wat doen wij dan? Wij lichten bestaande wet- en regelgeving door en willen veel strenger en strikter zijn bij nieuwe wet- en regelgeving. Wij denken na over subsidiariteit en proportionaliteit. Moet je iets wel in een vergunning vastleggen? Moet je er per se toezicht op organiseren? Ik denk dat het debat dat wij met de Kamer gevoerd hebben over de apk daar een goed voorbeeld van is. Wij hebben toen gezegd: geachte Commissie, als u dit op deze wijze vastlegt, zult u snel de steun voor Europese wet- en regelgeving verliezen, omdat sommige zaken dan gewoon te ver en tot in te veel detail geregeld worden. Dat is voor mij een ambitie die door alle dossiers heenloopt en waar ik persoonlijk mee bezig ben.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Dat lijkt mij een prima ambitie. Wordt daarbij ook gekeken naar instellingen en organisaties?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat doe ik nu niet. Ik kijk nu vooral naar wet- en regelgeving op mijn terrein. Ik kijk inmiddels ook naar toezicht. Soms gaat het niet alleen om wet- en regelgeving, maar ook om de mate van toezicht. Bij de ene wet is bedacht dat altijd een kwart van alle voertuigen gecontroleerd moet worden; in een andere wet zit die eis weer niet. Daardoor krijg je soms een heel scheve inspectie-inzet. Daar kijk ik naar. Ik weet niet of mevrouw Kuiken bepaalde organisaties voor ogen heeft. Dit zou iets kunnen zijn om altijd na te gaan. Een algemene richtlijn voor het hele kabinet is het reduceren van de EU-staf, inclusief de agentschappen, met 5%.

Mevrouw **Kuiken** (PvdA): Laatst zag ik dat er een Europese trajectcontroleledag was. Volgens mij heeft Nederland dit aardig goed geregeld. Ik ken de organisatie an sich niet goed genoeg om te kunnen beoordelen of je die zou moeten schrappen, maar aangezien ik de organisatie al niet kende, dacht ik: moeten wij overal van dat soort organisaties optuigen? Dit valt toevallig onder transport. Het is een voorbeeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het is een terechte vraag. Ook ik ken noch de organisatie, noch het initiatief. Het doornemen van de wet- en regelgeving is al een hele klus, maar misschien kunnen wij daarna eens nagaan welke organisaties er allemaal zijn. In brede zin heeft het kabinet dit ook als doel, maar specifiek zal ik mijn ogen openhouden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zal gelijk bij dat laatste aansluiten voor wat betreft mijn portefeuille. De leden begrijpen dat wij met het spoordossier en het luchtvaartdossier een redelijke ambitie te vervullen hebben in 2014. Daar zullen wij ons ten volle op richten. In zijn algemeenheid kijk ik naar Nederland. Als je Nederland vergelijkt met Europa, is het een soort suburbregio; als je Nederland vergelijkt met de Verenigde Staten, zou het de noordoostkust zijn. Wij moeten zorgvuldig nagaan of het Europese beleid wel binnen onze suburbregio past. Wij moeten ervoor zorgen dat wij vooraan zitten met de input van ideeën en het signaleren van risico's die bepaalde Europese besluiten voor Nederland met zich kunnen brengen en wij moeten nagaan of wij wellicht op sommige punten differentiatie aan zouden kunnen of moeten brengen. Ik loop even de gestelde vragen langs. De heer Elias vroeg zich af of de huidige conceptverordening de eindstreep gaat halen. De discussie in Europa begint net. Het Europees Parlement moet zich nog uitspreken over het voorstel betreffende de passagiersrechten. Het voorzitterschap streeft ernaar om dat in december te doen. Ik heb de zorg van de heer Elias goed gehoord en ik zal deze inbrengen in de discussie. Zoals de heer Elias weet, zijn wij nog in een discussiefase, want ik heb van de Kamer de ruimte gekregen om alternatieven voor het Commissievoorstel te onderzoeken om na te gaan hoe de proportionaliteit zich hiertoe verhoudt. In de loop van oktober zal dit duidelijk worden en zal ik hierover informatie aan de Kamer sturen. Voor de volgende Raad kunnen wij dan met elkaar in debat gaan over de vraag hoe een en ander er definitief uit moet gaan zien en hoe het voorstel van de Europese Commissie eruitziet. Ik wil dat proces zorgvuldig afronden. In de aankomende Raad zal ik nadrukkelijk de zorgen van de Kamer en de achtergrond van die zorgen naar voren brengen. Dit zeg ik tegen mevrouw Hachchi, die gevraagd heeft hoe ik mij ga opstellen in de Raad.

De heer **Elias** (VVD): Vindt de staatssecretaris die vijf uur zelf ook niet veel te ruim?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil graag het onderzoek afwachten. Wij hebben een aantal stakeholders gevraagd naar hun mening, maar zij zijn niet tot een consensus gekomen. Daarom doen wij dat onderzoek. Ik wil graag de resultaten van het onderzoek hebben voordat ik daar een oordeel over vel en dat aan de Kamer geef. Ik heb eerder gezegd dat proportionaliteit een belangrijk woord is, maar de vraag is wel wat dan proportioneel is. Daar laat ik nu voor een deel onderzoek naar doen en op de resultaten daarvan wil ik liever niet vooruitlopen.

De heer **Elias** (VVD): De Kamer zegt: stel de termijn niet op vijf uur. Mocht de mening van de staatssecretaris sterk afwijken van die van de Kamer, dan lijkt het mij redelijk dat de Kamer dat hoort voordat de staatssecretaris de onderhandelingen ingaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal altijd eerst de Kamer raadplegen voordat ik op weg ga naar Brussel of Luxemburg en daar een standpunt inneem. Dat is gebruikelijk en mijn gedrag in dezen zal niet anders zijn.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Wanneer verwacht de staatssecretaris de uitkomsten van het onderzoek? Ik snap dat dit onderzoek nodig is. Mijn fractie heeft steeds aangegeven dat zij de termijn van drie uur belangrijk vindt, maar ik begrijp dat je misschien iets met geld en tarieven moet doen. Ik vind het dus prima dat er onderzoek wordt gedaan, maar wanneer verwacht de staatssecretaris de resultaten?

Ik heb van de staatssecretaris begrepen dat wij pas bij het volgende AO Transportraad inhoudelijk met haar van gedachten kunnen wisselen over de koers die Nederland op dit punt gaat varen. Heb ik dat goed begrepen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat klopt. De resultaten van het onderzoek worden voor 1 november verwacht en zullen dus in een van de aankomende weken naar de Kamer worden gestuurd. Er zal ook een voorstel komen voor besluitvorming voor de Europese Commissie. Die beide zaken zal ik naar de Kamer sturen voordat ik met een standpunt op stap ga naar Brussel of Luxemburg. Belangrijk is natuurlijk dat goed gekeken wordt naar de maatregel en de effectiviteit van de regeling. Ik verwacht dat daarover iets in het onderzoek staat.

Ik ga in op de vermiste of vertraagde bagage. Het zou niet moeten uitmaken of het de koffer van een sjeik of die van mevrouw Kuiken betreft. Een koffer is een koffer. Persoonlijke eigendommen kunnen, hoe klein ook, zeer waardevol zijn. Mevrouw Hachchi vroeg of ik ervoor ga pleiten dat een en ander in regelgeving wordt opgenomen. Aansprakelijkheid bij vernieling, beschadiging of vertraging van bagage is geregeld in het Burgerlijk Wetboek. Daarin is bepaald dat de aansprakelijkheid van de vervoerder is beperkt tot een bepaald bedrag. Die regels vloeien voort uit een internationaal verdrag. Door die regels kunnen partijen bij schade een vergoeding ontvangen tot een limiet van ongeveer € 1.300 per reiziger. De herziening gaat er wel voor zorgen dat de passagiers de claimformulieren op de luchthaven ontvangen, zodat het makkelijker wordt om een claim in te dienen. Dat initiatief steun ik. Ik ben het met mevrouw Hachchi eens dat dit laagdrempelig en eenvoudig georganiseerd moet worden. Mevrouw Hachchi vroeg of dit via een website kan. Als ik zie wat voor hoge vlucht het internet neemt, zo zeg ik weleens in andere AO's, dan is het bijna ondenkbaar dat zoiets straks niet via internet geregeld wordt. Ik denk dat het laagdrempelig moet zijn, maar wat dan laagdrempelig en eenvoudig is, laat ik aan de betrokkenen over.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Nu lopen er twee dingen door elkaar. Mijn vraag over de website betrof voornamelijk klachten over annulering en vertraging van vluchten. Het zou fijn zijn als daarvoor een standaardformulier op de website van de luchtvaartmaatschappijen komt. Kan de staatssecretaris hierop nog reageren?

Met betrekking tot verlies van of schade aan bagage, heb ik gepleit voor een vaste compensatie. Ik weet dat de huidige regels gaan tot een maximum van € 1.300. Het blijkt echter in de praktijk erg lastig te zijn om überhaupt een fatsoenlijke compensatie te krijgen. Ik had iets zoals bij annulering en vertraging van vluchten in gedachten, zodat je het probleem met een vaste compensatie kunt ondervangen. Vaste compensatiebedragen voor verlies en beschadiging van een koffer kunnen heel wat helderheid geven en kunnen een stok achter de deur zijn. Wij moeten werk maken van de compensatieprocedures bij de luchtvaartmaatschappijen binnen Europa die de compensatie niet goed geregeld hebben. Ik weet dat er ook luchtvaartmaatschappijen zijn die dit wel goed geregeld hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is geregeld in het Burgerlijk Wetboek, zoals ik al zei. Ik denk dat je je moet afvragen of een koffer overal dezelfde waarde heeft. Er is een limiet van ongeveer € 1.300 per reiziger. Het hangt ook af van wat er in de koffer zat. Ik vind het belangrijk dat het indienen van de claim eenvoudig en transparant kan gebeuren. Het bedrag aan schadevergoeding dat er nu aan hangt, is maximaal € 1.300. Ik denk dat daarin differentiatie mogelijk moet zijn, afhankelijk van de waarde van de koffer.

Ik ben het met mevrouw Hachchi eens dat het aanbieden van formulieren op de website de juiste weg is. Ik ken geen jongeren onder de 15 jaar die niet eerst het internet op gaan; zij vragen zich soms al af wat papier is. Ik ga ervan uit dat dit een autonome ontwikkeling is. Ik steun de gedachtegang van mevrouw Hachchi.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik zal hierop in tweede termijn terugkomen, maar ik wil de staatssecretaris nu vast vragen om de ruimte te nemen om na te gaan of het niet verstandig zou zijn om wel met een vaste compensatie te werken. Ik heb er zelf wel ideeën over. Je kunt bijvoorbeeld een vaste vergoeding instellen van € 20 per dag dat de koffer er niet is, oplopend tot een verdubbeling van dat bedrag als het langer dan 48 uur duurt. Dat is een heel duidelijke prikkel. Bij verlies van de koffer kun je een standaardcompensatiebedrag instellen. Voor een niet te herstellen beschadiging aan de koffer kun je een bedrag afspreken van bijvoorbeeld € 175. Nogmaals, ik weet wat de huidige regels zijn, maar die blijken in de praktijk heel slecht te werken. Ziet de staatssecretaris op zijn minst ruimte om hiernaar te kijken en hierop terug te komen? Als dat vandaag niet kan, ben ik best bereid om op haar reactie te wachten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat kan ik toezeggen. Dat vind ik prima. Mevrouw Hachchi heeft ook gevraagd welke concrete verbeteringen er zijn in de handhaving bij klachtenafhandeling. Ik heb net al gezegd dat het belangrijk is dat het transparant en eenvoudig gebeurt. Een passagier moet zijn recht kunnen halen. Ik zal in ieder geval pleiten voor een verbetering van de definitie van buitengewone omstandigheden. Wij zijn het er allemaal over eens dat een aswolk onder buitengewone omstandigheden valt, maar er is altijd een grijs gebied. Dat zal wellicht altijd een arbitraire grens blijven. Ik denk wel dat duidelijk moet zijn wat er wel en niet onder valt. Daar zal ik nadrukkelijk voor pleiten. Er zijn vragen gesteld over SESAR. Over de lusten en de lasten ben ik het helemaal met de Kamer eens. Het kan niet zo zijn dat iemand die de lusten geniet, helemaal niets ervaart van de lasten. De kosten voor de werkzaamheden in het verlengde van de SJU-periode worden op 1,6 miljard geraamd. Voor fundamenteel onderzoek wordt binnen de EU 100 miljoen uitgetrokken via Horizon 2020. De overige 1,5 miljard wordt verdeeld tussen de drie huidige partijen in de publiek-private samenwerking, de EU, EUROCONTROL en de ATM-luchtvaartindustrie. Zij hebben ieder 33%. De SP heeft gevraagd wat er gebeurt is met de motie over vermoeide piloten. Naar aanleiding van een Kamermotie heeft de Nederlandse delegatie nadrukkelijk het punt van nachtdiensten in de vergadering ingebracht. De delegatie heeft erop aangedrongen om een werktijd van tien uur het maximum te laten zijn voor nachtvluchten voor basisbemanning zonder aflosmogelijkheid. Het Nederlandse standpunt is alleen door Oostenrijk gesteund. Wij hebben tegen het voorstel gestemd, maar aangezien alleen Oostenrijk en Nederland tegenstemden, was er een gekwalificeerde meerderheid en is het voorstel aangenomen. Het proces is als volgt. Het voorstel zal nu voor plenaire stemming in het Parlement worden ingebracht. Ik verwacht dat dit binnen enkele weken zal gebeuren, maar die datum is nog niet bekend. In de plenaire vergadering moet de motie met een meerderheid van stemmen worden aangenomen om succesvol te kunnen zijn. De datum moet nog bekend worden. Ik verwacht dat dit binnen twee weken gebeurt.

De heer **Smaling** (SP): Het is jammer dat dit standpunt alleen steun van Oostenrijk heeft gekregen. Het verbaast mij een beetje omdat wetenschappelijk onderzoek heeft uitgewezen dat de grens van tien uur van belang is. Piloten constateren zelf dat zij elkaar duttend aantreffen als de basisbemanning maar uit twee personen bestaat. Dat is wel iets om je zorgen over te maken. Het geeft ook gauw maatschappelijke onrust, want iedereen verwacht dat die mensen alert zijn. Is de staatssecretaris van mening dat zij de motie naar de letter heeft uitgevoerd? Zijn er mechanismen om hier nog iets aan te doen? Zal de minister, als het op plenaire stemming aankomt, een «negatief vingertje» opsteken?

Staatssecretaris **Mansveld**: De primaire stemming gaat alleen over de procedure, dus hiermee hebben wij gedaan wat wij konden. Wij hebben tegengestemd, maar het gaat democratisch. Een gekwalificeerde meerderheid was voor, waardoor dit voorstel is aangenomen. Ik had u graag anders bericht.

Ik kom op het vierde spoorpakket. De heer De Rouwe vroeg waar we staan en of er relevante ontwikkelingen zijn. Het vierde spoorpakket bevat drie pijlers: de marktopening, de governance van de infrastructuurbeheerder en de technische pijler. Tot nu toe is het gesprek alleen over de technische pijler gegaan. In juni hebben de lidstaten overeenstemming bereikt over de recast van de interoperabiliteitsrichtlijn. In de komende Transportraad is de recast van de veiligheidsrichtlijn aan de orde. Hierna moet ook nog gesproken worden over de nieuwe taken van het spoorwegagentschap. Deze nieuwe taken worden opgenomen in de nieuwe ERA-verordening. De beide andere pijlers, de marktopening en de governance van de infrastructuurbeheerder, bespreken wij op 27 november. Specifiek daarvoor is een AO georganiseerd. Bij de bepaling van de inzet daarop wordt de impactstudie voor de marktordening voor de Nederlandse situatie betrokken. Die heb ik de Kamer toegezegd en die zal zij de komende tijd ontvangen, uiterlijk twee weken van tevoren, zoals de Kamer heeft gevraagd. In het overleg tussen de lidstaten is nog geen planning. Litouwen heeft gezegd: nu even niet. De verwachting is dat het Griekse voorzitterschap dit oppakt, maar ook dan moeten wij even afwachten of het dit gaat doen. Er vindt nog geen overleg plaats in Brussel over de marktopeningsvoorstellen. De Kamer krijgt de rapportage; daar zullen wij op 27 november over spreken. Ik hoop dat het Griekse voorzitterschap dan een indicatie heeft gegeven van zijn planning. Zodra ik die weet, zal ik die met de Kamer delen. Ik weet immers dat de hele Kamer dit een spannend onderwerp vindt; dat is het ook.

De heer Elias vroeg of ik bereid ben om in gesprek te gaan met de oosterburen over de taalproblematiek bij de grensstations. Daartoe ben ik altijd bereid. Toen ik het hoorde, dacht ik: voor welk probleem is dit een oplossing? Als je een oplossing biedt, is het immers handig als je het probleem gedefinieerd hebt. Ik ga in overleg met ProRail en de oosterburen als dit nodig is. Ik herken het probleem dat de heer Elias schetst, maar in dit geval staat het ProRail vrij om over te stappen op het Duits. De wet biedt die ruimte. Ik zal de Kamer informeren over mogelijke wijzigingen in het taalregime. De heer Elias deed de suggestie om de Engelse taal te gebruiken. Hij zal hebben meegekregen dat het voor de machinisten in Nederland al ingewikkeld was om daarop over te stappen. Ik denk dat het gewoontes zijn voor de wijze waarop je met elkaar gaat communiceren. Dat is belangrijk. Binnen Europa wordt er steeds meer geregeld. Ik zal nagaan wat de stand van zaken is. Ik zal de Kamer hierover berichten en ik zal bekijken of wij dit binnen Nederland kunnen oplossen. Hiermee heb ik alle vragen beantwoord.

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

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. Ik kom kort terug op het weegprobleem. Ik heb langs slinkse wegen tussentijds even contact opgenomen met de EVO. Mij is nu gebleken dat er extra regels zouden zijn vastgesteld, zoals een certificeringsplicht. Dat zorgt voor extra bureaucratie en extra kosten voor verladingsplaten en is dus onwenselijk. Heeft de minister daar, nadat zij op dezelfde slinkse wijze bij de EVO of elders informatie heeft ingewonnen, een antwoord op?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de toezegging om hier verder in te duiken. Of het nu spraakverwarring, een verkeerde agenda of een al dan niet aangenomen motie betreft, moeten

wij nu niet verder willen beoordelen, maar ik ben wel nieuwsgierig naar de uitkomst. Wanneer kan de Kamer de uitkomst verwachten? Ik kom op de eCall, de bCall, of zelfs de sCall. Bij die laatste call staat de «s» voor service. Die ontwikkelingen vinden nu allemaal al in Europa plaats. Ik hoorde de minister eerlijk zeggen dat zij niet precies weet wat bCall is. Mijn suggestie is dat de minister voor het overleg even contact opneemt met de ANWB, BOVAG en Veilig Verkeer Nederland. Deze nieuwe technieken zullen immers worden besproken; zij staan op de agenda. Mijn vraag is: wat moeten wij verplichten in Europa? Verplichtingen kunnen immers de keuzevrijheid van mensen beperken. Ik ben ook benieuwd naar de kosten ervan. Ik ben wel een voorstander van eCall, dat gebruikt wordt bij noodgevallen; bCall en sCall gaan over service en andere zaken. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan vindt, omdat deze zaken vrijheidsbeperkend kunnen zijn. Die vraag hoeft niet nu beantwoord te worden, maar graag krijg ik daar nog een antwoord op. Ik zag dat het ETS ook op de agenda staat. Ik ben benieuwd wat de bewindspersonen vinden van een eventuele vliegtaks. Het ETS is volgens mij bedoeld om met elkaar afspraken te maken over hoe wij hiermee omgaan, maar ik hoorde dat er bij minister Dijsselbloem inmiddels ook een nieuwe vliegbelasting op het lijstje staat. Kan de minister hierop een reactie geven? Welke effecten heeft dit op deze onderhandeling? Het vierde spoorpakket is inderdaad een spannend dossier. Wij wachten af.

Ik dank beide bewindspersonen voor hun antwoorden.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Voorzitter. Ik dank zowel de minister als de staatssecretaris voor hun antwoorden in eerste termijn. Eerst ga ik in op eCall. Net als de minister wist ik niet van het bestaan van bCall of sCall. Ik beperk mij even tot eCall. Ik heb behoefte aan een tijdpad. Wanneer verwacht de minister dat wij in Europa in de fase zijn aanbeland dat wij het systeem invoeren en wij dus duidelijkheid krijgen over de privacyvragen die bij de Kamer leven? Dan kom ik bij de luchtvaartpassagiers. Het is goed om te horen dat de staatssecretaris zal inzetten op een standaardformulier op websites. Ik heb daarbij wel de vraag gesteld waarom de handhaving op nationaal niveau plaatsvindt. Dat is bij uitstek iets wat je op Europees niveau kunt doen. Kan de staatssecretaris daarop nog reageren? Over compensatie bij vertraging en annulering van vluchten zullen wij nog met de staatssecretaris discussiëren als de resultaten van het onderzoek er liggen. Het lijkt mij goed dat wij in die discussie terugkomen op mijn voorstel voor compensatie bij verlies, beschadiging en vermissing van bagage. Ik dank de staatssecretaris ervoor dat zij bereid is om hiernaar te kijken. Ik denk dat wij dit onderwerp moeten betrekken bij het eerstvolgende overleg waarin wij over de compensatie voor vertraging en annulering van vluchten zullen spreken. Ik ben bereid om de staatssecretaris informatie te leveren betreffende mijn voorstel, zodat zij dit echt in overweging kan nemen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik heb net het bericht doorgekregen dat de Raad van Ministers toch nog schijnt te moeten stemmen over de Europese werk- en rusttijdenregeling in de luchtvaart. Is dat zo en, zo ja, hoe zal er gestemd worden?

De **voorzitter**: Ikzelf heb geen behoefte aan een tweede termijn en dank de minister en staatssecretaris slechts voor hun antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik begin met het wegen van de containers. Ik heb niet tussentijds contact gehad met EVO, maar vrijdag heb ik een overleg met die organisatie. Ik heb wel even aan mijn ambtenaren gevraagd hoe het precies zit. Het heeft te

maken met de interpretatie van de motie. Toen de motie werd ingediend, is gezegd dat zij als ondersteuning van beleid werd gezien voor het regelen van alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht, omdat de verplichting er al was. EVO had graag een verdergaande variant gezien, waarbij de verplichting helemaal werd afgeschaft. Ik heb al gezegd dat de verplichting al bestond. Vrijdag zullen wij hierover verder praten en zullen wij nagaan hoe wij de alternatieven zo goed mogelijk kunnen vormgeven.

Dat een aparte certificeringsplicht is ingesteld die als extra last geldt, is mij niet bekend. Daar kom ik op terug als ik de Kamer een breder plaatje geef. Het bericht dat mij bereikte, is dat men de instelling van een verplicht gewicht al als een extra administratieve last ervaart, maar die regel bestond al. In de motie-Remco Dijkstra wordt de regering verzocht om in IMO-verband te ijveren voor een systeem waarbij verladers niet verplicht worden tot het wegen van containers en te pleiten voor de ontwikkeling van alternatieven voor het vaststellen van het juiste gewicht van containers. Nu is er geen verplichting meer voor het wegen van containers; er is wel een verplichting om het gewicht op te geven. Om aan die verplichting te voldoen, kun je als alternatief voor wegen een berekeningsmethode toepassen. Ik zal de Kamer nog informeren over openstaande punten. Wat mij betreft, kan dat in het verslag van de volgende Transportraad. Het staat nu niet op de agenda. Als de Kamer die informatie apart wil hebben, kan dat, maar ik denk dat het goed is om die informatie in de Transportraadbrieven op te nemen.

Er is gevraagd naar een tijdspad voor de eCall, bCall en sCall. De heer De Rouwe zei dat ik op onderzoek moet uitgaan; dat doe ik graag. Ik heb dat nog niet gedaan omdat het nu niet geagendeerd is. Het is voorlopig nog niet aan de orde en staat nog niet op de agenda. Tegen de tijd dat dit wordt behandeld, moeten wij natuurlijk weten welke mogelijkheden er zijn en wat wij willen. Mevrouw Hachchi vroeg naar een tijdspad voor eCall. Als het goed is, wordt er in 2014 over onderhandeld. In 2015 zou je het dan moeten vaststellen. Op zijn vroegst in 2016 zou je dan kunnen beginnen met de invoering.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Is er dan duidelijkheid over de privacyvragen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die moet er van tevoren zijn. Als je gaat onderhandelen, moet je aangeven hoe het zit met de privacy. Ik heb al aangegeven dat de Europese privacyorganisatie, om het zo maar te zeggen, daar goed op let. Bovendien gaat de informatie alleen naar 112. Zij wordt niet opgeslagen en kan daarmee niet bij derden terechtkomen. Dat laat onverlet dat je die informatie misschien uit de lucht kunt pikken, want dat kan tegenwoordig allemaal. Ik denk dat er ook gediscussieerd moet worden over de vraag hoe veilig het systeem is. Overigens, als je de telefoon aan hebt in de auto, ben je ook te volgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik ben benieuwd waar de verschillende letters voor staan. De «e» van eCall zal wel staan voor emergency; de «s» van sCall staat voor service, maar waar staat de «b» van bCall voor?

De heer **De Rouwe** (CDA): De bCall is voor hulp bij pech. Daar moeten wij nog even een Engels woord voor bedenken. Breakdown, dat is het. Als de auto uitvalt, krijg je service van de fabrikant.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zie dat het snel is opgezocht. Dat bedoel ik met digitalisering.

Ik ga in op het ETS. In de Transportraad worden wij geïnformeerd over de stand van zaken. De heer De Rouwe heeft gevraagd wat ik vind van de vliegtaks. De minister gaf aan dat zij niet via De Telegraaf communiceert.

Volgens mij stond dit bericht in de Volkskrant. In die krant heb ik het tenminste vanochtend gelezen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het uit een kabinetsstuk dat is rondgestuurd. Daarin staat de optie van een vliegbelasting. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris daarvan vindt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat het goed is dat er inhoudelijk naar dit soort dingen wordt gekeken. In die zin vind ik daar op dit moment niets van, omdat het via de krant tot mij is gekomen.

De heer **Elias** (VVD): Mag ik een feitelijke correctie maken? Het was geen kabinetsstuk, want kabinetsstukken bereiken ons via Parlis en via Parlis heeft ons niets bereikt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Van wie het komt, maakt inderdaad wel uit. Het voorstel staat op verschillende websites. Het kabinet heeft de oppositie een voorstel gedaan en een aantal financiële opties voorgelegd. Een van die opties is de vliegtaks. Als dat niet klopt, hoor ik het graag, maar ik neem aan dat individuele bewindspersonen betrokken worden bij de opstelling van de lijstjes die minister Dijsselbloem rondstuurt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, kreeg ik dit vanochtend mee uit de krant. Daar reageerde ik op. Ik denk dat het niet goed is als ik daarover als individueel persoon een mening zou geven. Het hoort bij de onderhandelingen die momenteel plaatsvinden tussen de minister van Financiën en een aantal partijen. Daar wil ik het onderwerp ook laten. Ik kom op de handhaving. Daarover hebben mevrouw Hachchi en ik al eerder gesproken. Zij heeft al een aantal keren aangegeven dat zij heel graag inspectie en handhaving op Europees niveau zou zien. Ik heb toen gezegd dat ik het belangrijk vind dat er wordt samengewerkt, maar dat ik het ingewikkeld vind om in één keer de sprong te maken naar een Europese inspectie. Ik moet zeggen dat ik vrij recentelijk nog aan mevrouw Hachchi heb gedacht. Ik was namelijk bij de inspectie voor de luchtvaart. De mensen daar gaven aan hoe zij omgaan met de andere inspectieorganisaties binnen Europa. Er zijn uitwisselingsweken, waarin de Nederlandse inspectie naar een ander land gaat; dat kan jaarlijks of twee keer per jaar een ander land in de EU zijn. Op die manier wisselen zij uit hoe er geïnspecteerd en gehandhaafd wordt. Ik weet dat dit voor mevrouw Hachchi een punt was. Het idee van één inspectie vind ik een heel verre stip aan de horizon. Ik vind het belangrijk dat men begint van onderop, met samenwerking, zoals ik net beschreef. Beide keren dat ik bij de inspectie op bezoek ben geweest, heb ik gezien dat op die manier heel veel informatie wordt uitgewisseld en dat men daar heel veel van leert. De inspectieorganisatie van een ander land voert de inspecties namelijk uit vanuit een andere achtergrond. Dat wil ik mevrouw Hachchi op dit gebied meegeven.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Ik dank de staatssecretaris voor haar reactie. Het punt van handhaving had ik specifiek gekoppeld aan de standaardformulieren op websites. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij ervoor zal pleiten dat die formulieren er echt komen. Volgens mij zou EASA dit op zich kunnen nemen. In dit geval vroeg ik concreet waarom dat op nationaal niveau moet gebeuren. Het gaat immers om luchtvaartmaatschappijen die niet alleen uit Nederland komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de indruk dat er internationaal veel gecommuniceerd wordt binnen de luchtvaart. De luchtvaart is niet meer nationaal; men kijkt of uniformering kan plaatsvinden. Dat zie je ook. Op internationale luchthavens merk je dat patronen ogenschijnlijk hetzelfde

zijn. Ik ken het standpunt van mevrouw Hachchi; zij wil graag dat een aantal zaken op Europees niveau, zo niet wereldwijd, wordt geregeld. Ik vind ook dat dit, waar mogelijk, zou moeten gebeuren. Het is echter ook aan de partijen zelf. Het is belangrijk dat een en ander wordt afgestemd en niet opgelegd. Ik zie al heel veel afstemming in de luchtvaart zonder dat daarvoor iets gezegd hoeft te worden. Het is een global world. Tot slot kom ik op de vraag van de heer Smaling. Er wordt inderdaad nog gestemd, maar die stemming betreft uitsluitend de procedure. Was de Commissie gemandateerd? Was de Commissie bevoegd? Een aantal procedurele vragen moet nog beantwoord worden. Daar moet over gestemd worden. Voor wat betreft de inhoud is het voorstel door alle stemmingen heen. Er komt dus nog een stemming, maar die betreft de vraag of alles klopt. Is het goed gegaan met de subsidiariteit, de bevoegdheden, de mandatering? Het is niet meer dan dat. De inhoudelijke stemming is achter de rug.

De **voorzitter**: Hartelijk dank. Ik zal de toezeggingen herhalen. Het was een kort overleg; desalniettemin is een flink aantal toezeggingen gedaan.

- De minister komt te zijner tijd terug op de stand van zaken van de onderhandelingen inzake maten en gewichten van wegvoertuigen;
- De minister informeert de Kamer in de geannoteerde agenda voor de volgende Transportraad over de verplichte wegging van containers en legt hierover contact met de EVO;
- De staatssecretaris stuurt de Kamer nog deze maand – dat wordt eind oktober – een update van het onderzoek naar de alternatieven van het EC-voorstel tot herziening van de passagiersrechten in de luchtvaart;
- De staatssecretaris informeert naar de mogelijkheden van vaste compensatie voor beschadiging en vermissing van bagage en rapporteert de Kamer hierover;
- De staatssecretaris stuurt een brief over de situatie na invoering van de Europese spoorregelgeving bij de Nederlandse grensstations;
- De Kamer ontvangt twee à drie weken voorafgaand aan het AO over het vierde spoorpakket het impactassessment vierde spoorpakket;
- Tevens ontvangt de Kamer, zodra deze beschikbaar is, de planning van het Griekse voorzitterschap voor de behandeling van het vierde spoorpakket.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Volgens mij heeft de staatssecretaris nog toegezegd dat zij zou terugkomen op het bagagevoorstel.

De **voorzitter**: Ja, dat heb ik gezegd.

Mevrouw **Hachchi** (D66): Excuus, dan heb ik niet goed geluisterd.

De **voorzitter**: Volgens mij is alles goed genoteerd. Ik dank de mensen op de publieke tribune, de ondersteunende staf van de staatssecretaris en de minister, en de mensen die thuis meeluisteren.

Sluiting 14.40 uur.