

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 806

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 15 mei 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de brief inzake de Informele high-level videoconferentie van EU-transportministers d.d. 29 april 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 804),
- de brief houdende het verslag van de informele bijeenkomst van Transportministers d.d. 11 maart 2020 in Opatija, Kroatië (Kamerstuk 21 501-33, nr. 801),
- de brief houdende het verslag van de informele videoconferentie van Transportministers d.d. 18 maart 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 800) en
- de antwoorden op vragen over de ingelaste informele high level videoconferentie van transportministers van EU-lidstaten d.d. 18 maart 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 799).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 april 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 11 mei 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

De leden van de D66-fractie hebben uit bronnen vernomen dat Nederland een Europees manifest heeft opgesteld waarin het belang van goede laadinfrastructuur en fietspaden voor groen herstel wordt beschreven. Is de Minister bekend met dit manifest? Wat is de status ervan? En heeft dit manifest gevolgen voor de afgesproken maatregelen in het mobiliteitspakket uit het Nederlandse Klimaatakkoord?

Het kabinet hecht eraan dat de transitie naar een digitale en duurzame samenleving niet wordt vergeten in deze fase van herstel.¹ Nederland heeft zodoende, via de Minister van Economische Zaken en Klimaat, bij de Europese Commissie met 17 andere landen gepleit voor een centrale rol van de Europese Green Deal bij het herstel van de crisis. In een informeel non-paper is geprobeerd dit concreet te maken op basis van de lijn die Nederland al langer uitdraagt in het kader van de Green Deal. Om ervoor te zorgen dat dergelijke maatregelen ook meegenomen worden bij het herstel van de COVID-19 crisis, is deze inzet nogmaals informeel aan de orde gesteld bij de Europese Commissie.

Exit strategie/versoepeling van de maatregelen

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister de logistieke sector op de hoogte kan houden van alle afschalingsmaatregelen per lidstaat, zodat er duidelijkheid is over stand van de genomen maatregelen.

De Europese Commissie houdt een overzicht bij van alle nationaal genomen maatregelen in de EU. Dit wordt opgesteld aan de hand van informatie die door de lidstaten wordt gedeeld via het ingestelde netwerk van nationale contactpunten. Ik verwijs u daarom graag naar de site met de gecompileerde informatie.² Zodra lidstaten maatregelen afschalen of opheffen, wil de Commissie dit platform ook gebruiken om de maatregelen van de lidstaten zichtbaar te maken.

De leden van de SGP-fractie vragen de Minister om tijdens de informele videoconferentie voor Transportministers te pleiten voor afstemming van de afbouw van vervoer beperkende maatregelen. Voorkomen moet worden dat in de afbouwfase opnieuw problemen ontstaan bij goederenvervoer over de grens doordat de afbouw niet op elkaar afgestemd is of afbouwmaatregelen niet erkend worden. Is de Minister voornemens dit in te brengen?

Indien de volksgezondheid dit toelaat, is het voor het opheffen van de maatregelen aan de buiten- en binnengrenzen van belang dat EU-lidstaten en geassocieerde Schengenlanden gezamenlijk optreden. De afbouw van maatregelen aan de buitengrenzen zou in beginsel moeten volgen na afbouw maatregelen aan de binnengrenzen. Ik heb hier in de informele videoconferentie van transportministers ook aandacht voor gevraagd. Het kabinet pleit hier eveneens EU-breed voor in de relevante gremia.

Groene corridors voor goederenvervoer (green lanes)

De leden van de CDA-fractie vinden het van groot belang dat het transport van cruciale goederen geen vertraging oploopt. De leden geven aan dat de Minister bij het vorige schriftelijke

¹ Zie ook: Kamerstuk 21 501-20, nr. 1529.

² https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

overleg aangaf dat uit haar contacten met de sector blijkt dat er zich op dit moment nog geen knelpunten op dit terrein voordoen. Wat is de laatste stand van zaken? Lopen grenscontroles inmiddels soepel om lange wachttijden te voorkomen? Is de situatie inmiddels opgelost dat bij de Poolse grens lange files staan? En hoe staat het met de wachttijd voor de Kanaaltunnel? Kan de Minister aangeven of alle lidstaten inmiddels afzien om onder specifieke voorwaarden binnengrenscontroles in te voeren zoals Tsjechië heeft gedaan? Wat zijn de effecten van de maatregelen van de Europese Unie om vloeiende doorgang voor vrachtverkeer te verzekeren? Hoe staat het met het draagvlak voor het instellen van Green Lanes voor een snelle doorstroming van essentiële goederen bij met name grensovergangen? De Minister geeft in de geannoteerde agenda aan dat Nederland lidstaten oproept de richtsnoeren over de green lanes volledig en uniform te implementeren om zo bestaande knelpunten in het goederenvervoer en het vrij verkeer van personen werkzaam in de transportsector op te heffen. Verwacht de Minister dat alle lidstaten deze oproep zullen overnemen?

Het instellen van de *green lanes* heeft er de afgelopen weken zeker toe geleid dat de doorstroming van het goederenvervoer binnen de EU is verbeterd. Tegelijkertijd blijft er ook nog steeds een klein aantal hardnekkige knelpunten bestaan: niet alle lidstaten blijken de *green lanes* volledig te implementeren. Daarbij gaat het zowel om te lange wachttijden (meer dan 15 min.) bij de grens, als om het niet accepteren door lidstaten van een standaarddocument waarmee personeel werkzaam in de transportsector geen last zou moeten ondervinden van tijdrovende administratieve procedures. De Europese Commissie monitort de ontwikkelingen dagelijks en deelt haar bevindingen met de lidstaten. Lidstaten worden door de Commissie steeds aangesproken wanneer het goederenvervoer aan hun grenzen onvoldoende doorstroomt. Ook is de Commissie in contact met een aantal staten aan de buitengrenzen van de EU waar ook grensproblemen bestaan om te trachten de situatie te verbeteren. Tijdens de informele videoconferentie heb ik, samen met een aantal collegaministers, dit werk van de Commissie ondersteund en nogmaals opgeroepen bestaande knelpunten in het goederenvervoer op te heffen.

De leden van de CDA-fractie zijn verder benieuwd of er voldoende coördinatie tussen de lidstaten is zodat duidelijke informatie ontstaat en duidelijk is voor chauffeurs aan welke regels zij zich moeten houden? Kan de Minister aangeven of er inmiddels een Europees platform bestaat waarop structureel informatie gedeeld kan worden over de ontwikkelingen in het transportdomein? Wordt dit platform ook gebruikt om alle afschalingsmaatregelen per lidstaat te melden, de afbouw van maatregelen zo veel als mogelijk te stroomlijnen en dat lidstaten afbouwmaatregelen accepteren en op elkaar afstemmen?

De Europese Commissie houdt een overzicht bij van alle nationaal genomen maatregelen bijgehouden in de EU. Deze wordt opgesteld aan de hand van informatie die door de Lidstaten wordt gedeeld via het ingestelde netwerk van nationale contactpunten. Ik verwijs u daarom graag naar de site met de gecompileerde informatie.³ Zodra lidstaten maatregelen afschalen of opheffen, wil de Commissie dit platform ook gebruiken om de maatregelen van de lidstaten zichtbaar te maken.

³ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de Minister verder kan aangeven of wachttijden bij laad- en loslocaties oplopen? Zo ja, ziet de Minister hier een oplossing voor?

Over de gehele linie merk ik geen noemenswaardige toename van wachttijd bij de laad- en loslocaties in het wegvervoer. Ook over andere laad- en losplekken, zoals bij terminals in de haven, hebben wij geen zorgelijke signalen ontvangen. Vertragingen die zich voordeden bij de distributiecentra in het begin van de COVID-19 crisis waren het gevolg van de aanvankelijke hamsterperiode, maar deze situatie is genormaliseerd. In sommige gevallen kunnen de doorlooptijden voor het laden en lossen wat langer duren als gevolg van interne kwaliteitscontroles en coronaprotocollen, maar dit leidt niet tot een substantiële toename over de gehele linie.

Transport wegvervoer

De leden van de D66-fractie vragen de Minister hoe zij in Europees verband blijft inzetten voor de verduurzaming van vrachtvervoer, aangezien dit bijdraagt aan het groene herstel na de coronacrisis.

Zoals al aangegeven hecht het kabinet aan de transitie naar een duurzame samenleving ook de fase van herstel van de COVID-19 crisis. Daarbij kan de Europese Green Deal ook voor de verduurzaming van het vrachtvervoer een belangrijke rol vervullen. In dit verband zijn onder andere uitbreiding van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve energiedragers, aangescherpte CO₂-normen voor voertuigen en de *modal shift* van weg naar water en spoor nogmaals informeel onder de aandacht van de Europese Commissie gebracht.

De SP-leden vragen de Minister om zich ervoor hard te maken dat Europese landen, ongeacht de lokale maatregelen, ervoor zorgen dat vrachtwagenchauffeurs altijd toegang hebben tot (sanitaire) voorzieningen.

Ik onderschrijf het belang van chauffeurs om hun werk op een veilige en prettige manier te kunnen uitvoeren, zowel in Nederland als daarbuiten. Ik sta dan ook volledig achter de door de Europese Commissie opgestelde Richtsnoeren over de *green lanes* waarin is opgenomen dat deze faciliteiten door heel Europa beschikbaar moeten zijn voor onze chauffeurs. Ook tijdens de informele videoconferentie voor transportministers heb ik dit benadrukt en dit zal ik blijven doen. Eventuele problemen die de chauffeurs onderweg ondervinden, hebben mijn aandacht.

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat de sluiting van horecagelegenheden en sanitaire voorzieningen langs de weg soms tot problematische situaties heeft geleid. Welke creatieve oplossingen zijn bedacht nu veel wegrestaurants of truckstops gesloten zijn, vrachtwagenchauffeurs op sommige locaties geen gebruik mogen maken van de wc en ze daar niet meer terecht kunnen voor eten of drinken? Heeft de opkomst van restaurants die afhaalmaaltijden zijn gestart hierbij geholpen?

Ik heb de afgelopen weken kennisgenomen van de problematiek en in nauw contact met de sector gezocht naar mogelijke oplossingen. Tankstations mogen bijvoorbeeld gewoon broodjes en koffie blijven verzorgen voor de chauffeurs. Ook wegrestaurants die afhaalmaatregelen verzorgen, dragen bij aan het welzijn van de chauffeurs. Daarnaast heb ik in verschillende fora opgeroepen de chauffeurs met respect te behan-

delen, zoals tijdens de afgelopen informele videoconferenties van transportministers, en heb ik onder andere, samen met bijvoorbeeld vertegenwoordigers van BOVAG, Vern, MKB Nederland en Transport en Logistiek Nederland (TLN), opgeroepen goed voor chauffeurs te zorgen. Ik zie dat inmiddels veel bedrijven chauffeurs binnenlaten (met inachtneming van de gezondheidsadviezen) en weer gastvrij ontvangen.

De leden van de CDA-fractie hebben ook begrepen dat in Polen lange files hebben gestaan zonder dat vrachtwagenchauffeurs konden eten, drinken of naar het toilet gaan. Is de situatie inmiddels verbeterd? Heeft de Minister contact met de Europese collega's om ervoor te zorgen dat vrachtwagenchauffeurs in Europa niet in problematische omstandigheden terecht komen?

De situatie aan de Poolse grens is inmiddels verbeterd, en bovengenoemde situatie is niet langer aan de orde. In Europa is overeenstemming over het grote belang van de doorstroom van het goederenvervoer. De Europese Commissie heeft Richtsnoeren opgesteld om een doorgang met minder dan 15 minuten wachttijd te garanderen, alsmede om te garanderen dat chauffeurs en transportpersoneel toegang hebben tot (sanitaire) voorzieningen. Dit wordt uiteengezet in de zogeheten richtsnoeren inzake *green lanes*. Over het algemeen zijn er geen grote problemen bij de grenzen meer. Sommige landen kiezen er echter voor om de grenzen voor niet-essentieel personenvervoer te sluiten, terwijl bijvoorbeeld essentiële grensarbeid wel is toegestaan. Daarom zijn bij sommige grenzen de wachttijden langer dan de gestelde 15 minuten. Ik pleit steeds voor het realiseren van ongehinderde doorgang van goederenvervoer in heel Europa, door middel van deze *green lanes*. Hierover is eveneens veelvuldig contact op ambtelijk niveau.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister ervoor kan zorgen dat onze Nederlandse vrachtwagenchauffeurs ook in het buitenland gebruik kunnen maken van goede basisvoorzieningen.

De Europese Commissie heeft in de Richtsnoeren *green lanes* opgenomen dat chauffeurs in heel Europa van goede voorzieningen gebruik moeten kunnen maken. Wanneer in tegenspraak met de richtsnoeren toch blijkt dat chauffeurs geen toegang hebben tot voorzieningen, blijf ik daar nationaal en internationaal aandacht voor vragen. Het belang van het openhouden van dergelijke voorzieningen en de volledige implementatie van de richtsnoeren heb ik ook nogmaals benadrukt tijdens de afgelopen informele videoconferentie van transportministers.

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat TLN samen met bonden en andere aan transport gelieerde organisaties een platform heeft opgericht dat overschotten en tekorten in de sector inventariseert. Via dat platform hoopt de sector stilgevallen vrachtwagens in te zetten voor bedrijven die overlopen van het werk. Kan de Minister aangeven hoe het hiermee gaat en op welke wijze het ministerie hierbij is betrokken?

Het betreft een platform waar men een bedrijf kan aanmelden om te kijken of chauffeurs uit een bepaalde sector mogelijk (tijdelijk) aan de slag kunnen in een andere sector waar de vraag naar chauffeurs op dat moment hoger is. Dit is een initiatief ontwikkeld door de sector. Het ministerie is hierbij niet actief betrokken, maar ik juich dit initiatief wel toe en spreek hier ook over met de betrokken partijen.

De Minister geeft aan dat het «Coronaprotocol Transport en Logistiek», is opgesteld in samenwerking tussen Transport en

Logistiek Nederland (TLN), VVT, FNV Transport & Logistiek, CNV Vakmensen, Evofenedex, en VERN. De leden van de CDA-fractie vragen de Minister of zij kan aangeven hoe dit protocol ervoor gaat zorgen dat de omstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs verbeteren?

Het Protocol biedt meer duidelijkheid over de vraag hoe in de praktijk de algemene aanbevelingen van het RIVM in de transportsector kunnen worden toegepast. Het protocol bevat hiertoe adviezen voor werkgevers, werknemers en opdrachtgevers voor veilig werken in de sector en kan daarmee een positieve bijdrage leveren aan de omstandigheden van chauffeurs. Ik ondersteun dit protocol dan ook van harte.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister wat de stand van zaken is in Nederland en de rest van de Europese Unie van een goede bebording voor elektrisch laden langs de snelwegen. Dit omdat het de zichtbaarheid en mogelijkheden van elektrisch laden voor consumenten beter in beeld brengt en daarmee naar de mening van de leden het elektrisch rijden stimuleert.

De uitrol van de bewegwijzering voor alternatieve laad- en tankinfrastructuur wordt opgepakt door werk-met-werk te maken aangezien dit de meest kostenefficiënte optie is. U ontvangt binnenkort het advies van de stichting CROW over het te gebruiken symbool voor alternatieve brandstoffen. Conform eerdere toezegging wordt de uitrol daarna zo snel mogelijk opgepakt.

Rij- en rusttijden

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs versoepeld tot 1 juni is verlengd en dus met een periode van meer dan 30 dagen. Klopt het dat de Minister hiermee de maximale versoepelingsperiode heeft overtreden? Zo ja, hoe rechtvaardigt de Minister dit besluit? Verder vragen de leden hoe wordt voorkomen dat door het verruimen van de rij- en rusttijden er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door vermoeide chauffeurs?

De verlenging is na machtiging van de Europese Commissie en binnen de geldende juridische kaders tot stand gekomen. Door het tijdelijk versoepelen van enkele onderdelen van de rij- en rusttijdenregeling wordt de sector ruimte geboden, waardoor de bevoorrading van essentiële producten (als levensmiddelen, medische hulpmiddelen en medicijnen) op orde blijft. Dit zijn zaken die iedere Nederlander nodig kan hebben en daarom acht ik deze maatregelen nu noodzakelijk. Daarnaast draagt het bij aan het in stand houden van de goederenstroom voor de Nederlandse (maak)industrie en bijvoorbeeld de bouwsector. Een nadrukkelijke voorwaarde die in dit kader gesteld wordt is dat de verkeersveiligheid van chauffeurs en weggebruikers, evenals de sociale omstandigheden van de chauffeurs, daarbij niet in het gedrang mag komen. Ook de sector is zich bewust van het belang van de verkeersveiligheid voor de eigen chauffeurs en andere weggebruikers.

De leden van de PvdA-fractie constateren verder dat de tijdelijke vrijstellingen rij- en rusttijden gedurende coronacrisis in iedere EU-lidstaat anders is geregeld. Is de Minister bereid om te pleiten voor een uniforme implementering van de rij- en rusttijden gedurende crisis?

De situatie in de landen is niet altijd vergelijkbaar en iedere lidstaat levert maatwerk op dit vlak. Wel heeft de Europese Commissie aangegeven dat er kaders zijn waar lidstaten zich aan moeten houden. Lidstaten zijn dus niet vrij om onbeperkte verruiming op alle elementen van de rij- en rusttijdenregelgeving toe te passen. Verruiming kan slechts plaatsvinden op enkele onderdelen, zoals de toegestane rij-uren. Dit moet door de Commissie worden goedgekeurd, en is enkel tijdelijk toegestaan. Daarnaast maakt de Europese Commissie bekend welke onderdelen door de lidstaten verruimd worden, zodat het regime van elke lidstaat duidelijk is. Deze informatie is eveneens te vinden op de site met de gecompileerde informatie.⁴

De leden van SP-fractie kunnen zich voorstellen dat het strikt handhaven van de rij- en rusttijden niet reëel is wanneer er lange wachttijden ontstaan door «lockdown maatregelen». Herkent de Minister dit probleem en is zij bereid om – onder voorwaarde dat het niet tot een vermindering van de verkeersveiligheid leidt – een versoepeling van de rij- en rusttijden te bepleiten?

Om aan te sluiten bij de verlengde Kabinetsmaatregelen blijft, binnen de regels van de Europese Commissie, de versoepeling van enkele onderdelen van de rij- en rusttijden tot 1 juni a.s. in stand. De ministeriële regeling tot deze versoepeling werd 6 april jongstleden in de Staatscourant gepubliceerd⁵. Door het tijdelijk versoepelen van enkele onderdelen van de rij- en rusttijdenregeling wordt voorkomen dat de bevoorrading van (essentiële) goederen onder druk komt te staan. Daarbij heb ik aangegeven dat de veiligheid niet in het geding mag komen.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister kan voorstellen om de verruiming van rij- en rusttijden voorlopig te handhaven, zodat maximale flexibiliteit aan chauffeurs geboden kan blijven worden.

De verruiming van enkele elementen van de rij- en rusttijden geldt tot 1 juni 2020. De bedoeling is om de bevoorrading van (essentiële) goederen op orde te houden. Het is nog te vroeg om te bepalen of het nodig is om deze versoepeling verder te verlengen.

De leden van de SGP-fractie vragen de Minister of zij tijdens de Transportraad in wil zetten op afspraken over de handhaving van de rij- en rusttijden in deze Corona tijd. Is de Minister daarbij bereid afspraken te maken over het betrachten van coulance bij de handhaving?

De verschillen tussen lidstaten zijn niet zo groot voor wat betreft de toegestane tijdelijke versoepelingen. Met uitzondering van een gering aantal gevallen, worden de gegevens over de rij- en rusttijden bijgehouden met de tachograaf. De Nederlandse invulling van de versoepelingsmogelijkheden voor rij- en rusttijden is proportioneel en tijdelijk van aard. De Europese Commissie houdt bij welke lidstaten versoepelingen doorvoeren op de rij- en rusttijdenregelgeving en maakt dit ook bekend en publiekelijk toegankelijk⁶. Dat geeft de handhavende organisaties de mogelijkheid om de geldende regelgeving te handhaven.

De leden van de CDA-fractie vragen zich af hoe staat het Europees met de verruiming van rij- en rusttijden. Hoe worden

⁴ https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

⁵ Stcrt. 2020, nr. 20652.

⁶ Zie ook: https://ec.europa.eu/transport/coronavirus-response_en.

grote onderlinge verschillen tussen lidstaten en fouten in de handhaving voorkomen?

De Europese Commissie inventariseert de tijdelijke maatregelen inzake de verruiming van de rij- en rusttijden door de verschillende lidstaten en houdt deze ook bij (zie ook voetnoot 2). Grote verschillen zijn er daarbij niet omdat er enkel binnen de kaders van de Europese Commissie verruimd mag worden en de Europese Commissie hier ook op toetst. De handhaving hiervan betreft een nationale bevoegdheid waarbij de Nederlandse regels zorgvuldig door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) worden gehandhaafd. Ook op Europees niveau vindt er afstemming plaats tussen de verantwoordelijke diensten.

Om het wegvervoer tegemoet te komen heeft de Minister de regels voor chauffeurs versoepeld. Bijvoorbeeld dat vrachtwagenchauffeurs nu dagelijks maximaal elf uur achter het stuur zitten, in plaats van de gebruikelijke negen uur en ze zeven in plaats van zes dagen aaneengesloten mogen werken. De leden van de CDA-fractie vragen zich af of de Minister kan aangeven of de maatregelen goed werken? Klopt het dat deze regels zeker tot 1 juni van dit jaar versoepeld zijn?

De regels zijn inderdaad tot 1 juni versoepeld. De ministeriële regeling tot deze versoepeling werd 6 april jongstleden in de Staatscourant gepubliceerd⁷. De versoepeling is bedoeld om de bevoorrading van (essentiële) goederen doorgang te laten vinden. De sector heeft aangegeven daarbij goed uit te moeten kunnen met deze tijdelijke versoepeling.

Geldigheidsduur rijbewijzen en certificaten

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat veel lidstaten maatregelen hebben genomen zodat chauffeurs met verlopen rijbewijzen of Code 95 alsnog de weg op kunnen. Kan de Minister aangeven of de lidstaten onderling deze maatregelen erkennen? Is de Minister bereid om zich tijdens de transportraad in te zetten dat nationale maatregelen onderling moeten worden erkend, om zo onduidelijkheid bij controle te voorkomen waardoor chauffeurs ongehinderd op pad kunnen?

De leden van de SGP-fractie vragen de Minister of zij zich tijdens de Transportraad sterk wil maken voor wederzijdse erkenning van maatregelen die ervoor moeten zorgen dat chauffeurs tijdens deze Corona crisis door kunnen rijden met verlopen certificaten, rijbewijzen, code 95 en andere vereiste documenten, zolang nog geen sprake is van een Europees geregelde verlenging. Het is nu niet duidelijk of lidstaten deze coulance wederzijds erkennen. Afspraken hierover tijdens de komende Transportraad kunnen onaangename verrassingen wellicht voorkomen

De leden van de PVV-fractie constateren dat veel lidstaten maatregelen hebben genomen zodat chauffeurs met verlopen rijbewijzen of Code 95 alsnog de weg op kunnen. Momenteel is echter niet duidelijk of de lidstaten onderling deze maatregelen erkennen. De PVV wil dat onze nationale maatregelen in andere lidstaten worden erkend. Een formele bevestiging tijdens de Transportraad schept de benodigde duidelijkheid waardoor chauffeurs ongehinderd op pad kunnen. Is de Minister bereid daarvoor te zorgen?

⁷ Stcrt. 2020, nr. 20652.

Een tijdelijke Europese noodverordening met een rechtstreekse werking heeft de voorkeur boven een onderlinge wederzijdse erkenning van maatregelen op nationaal niveau. Een Europese noodverordening is eenduidig en daarom beter handhaafbaar dan het onderling erkennen door lidstaten van elkaars nationale maatregelen. Nederland heeft tijdens de videoconferentie met EU-transportministers van 29 april jl. gepleit voor een snelle aanneming van een tijdelijke noodverordening.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister kan voorstellen om de coulance voor verlopen rijbewijzen en certificaten te verlengen, totdat zicht is op teruglopen van de achterstanden.

De Minister geeft aan dat haar inzet is dat op Europees niveau wordt besloten om verlopen code 95 en verlopen rijbewijzen en certificaten, in ieder geval die van C/D-rijbewijzen, in alle lidstaten het komende half jaar als geldig te beschouwen. De leden van de CDA-fractie vragen zich af waarom de inzet van de Minister een half jaar betreft.

De inzet voor een half jaar is gebaseerd op de verwachting dat het, ook indien de COVID-19 maatregelen de komende maanden zullen worden afgeschaald, nog wel de nodige tijd zal vergen om de achterstanden in o.a. de keuringen weg te werken. Dit is ook mede afhankelijk van de capaciteit die inzetbaar is gelet op onder meer de richtlijnen van het RIVM. Daarbij geldt het uitgangspunt dat de termijn waarin verlopen certificaten en rijbewijzen nog geaccepteerd worden vanuit verkeersveiligheidsoptiek niet onnodig lang behoort te zijn. Tegelijk willen we voorkomen dat rijbewijshouders en werknemers die werkzaam zijn in de transportbranche buiten hun schuld in de problemen komen.

Luchtvaart

De leden van de SP constateren dat niet alleen KLM staatssteun heeft gevraagd, maar dat overal in Europa luchtvaartmaatschappijen aankloppen bij de overheid. Het aangevraagde bedrag ligt volgens Greenpeace per 22 april al op 12,8 miljard euro. Dat terwijl veel van de maatschappijen die nu om belastinggeld vragen, de afgelopen jaren nog gewoon winst hebben gemaakt en dividend hebben uitgekeerd. Los van het feit dat de SP-leden het verwerpelijk vinden dat de winsten geprivatiseerd worden en de schulden publiek gemaakt worden, vragen zij of de Minister bereid is om in Europa te pleiten voor harde eisen aan staatssteun? De leden van de SP denken aan het niet uitkeren van dividend, geen bonussen en geen ontslagen van flex of vast personeel.

Het stellen van eisen aan steun heeft in Europa al de nodige aandacht. Niet alleen in Nederland gaan we voorwaarden verbinden aan steunverlening aan bijvoorbeeld de KLM, ook andere EU-lidstaten zijn daar mee bezig. De Europese Commissaris voor mededinging heeft dit inmiddels Europees geagendeerd.

De leden van de CDA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat de inzet van de Minister is gericht op het verkrijgen van politieke steun voor tijdelijke aanpassing van Verordening 261/2004 passagiersrechten waardoor het verstrekken van vouchers door luchtvaartmaatschappijen tijdelijk wordt gelegaliseerd. De Nederlandse termijn waarna reizigers alsnog de voucher kunnen omwisselen voor geld is nu gesteld op 12 maanden. Deze leden hebben begrepen dat dit langer is dan in sommige andere landen.

Klopt dit? Waarom heeft de Minister niet gekozen voor 6 maanden, net zoals de aanbieders van pakketreizen doen? Is de Minister bereid om een compromis te bereiken waarbij het toestaan van vouchers via aanpassing van de verordening mogelijk wordt, waarbij de termijn waarna reizigers alsnog de voucher kunnen omwisselen voor geld korter wordt dan 12 maanden?

De geldigheidsduur van een voucher wordt door een luchtvaartmaatschappij bepaald, en kan dus variëren tussen landen. Ik vind een maximum van twaalf maanden redelijk, omdat luchtvaartmaatschappijen tijd nodig hebben om hun inkomsten te herstellen. Over zes maanden is het oktober en het winterseizoen in de luchtvaart is doorgaans een relatief rustige periode. Ik sta open voor compromissen, ook over de looptijd van vouchers. Maar, dan moet er eerst een voorstel liggen van de Europese Commissie.

De zogenaamde «coronavouchers» die door de leden van de ANVR worden uitgegeven, hebben een geldigheid van minimaal twaalf maanden, waarbij de garantie van de SGR voor 12 maanden geldt. Uitbetaling van de voucherwaarde kan op verzoek van de consument vanaf zes maanden na uitgifte plaatsvinden, maar niet eerder.

De leden van de D66-fractie maken zich zorgen over de mate van consumentenbescherming in de luchtvaartsector nu de coronacrisis gaande is. Alhoewel deze leden van mening zijn dat de acceptatie van vouchers kan worden gestimuleerd om liquiditeitsproblematiek te voorkomen, vinden zij dat door het gedoogbeleid ten aanzien van vouchers in de luchtvaartsector van de Minister het consumentenrecht ernstig in het geding is gekomen. Deze leden hebben eerder (in het SO Luchtvaart en in de EU Toerismeraad) de mening uitgesproken dat het onwenselijk is dat het resultaat van het beleid van de Minister is dat consumenten 12 maanden lang tegen wil en dank geldverstrekker worden om de liquiditeit van luchtvaartmaatschappijen in stand te houden. Dit vooral vanwege het feit dat op dit moment geen garantiefonds voor faillissementen van luchtvaartmaatschappijen bestaat, waardoor consumenten na 12 maanden wachten mogelijk alsnog niet ontvangen waar zij recht op hebben, namelijk hun geld terug.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij naar aanleiding van de richtsnoeren op de Verordening van de Europese Commissie voornemens is haar gedoogbeleid te wijzigen, omdat hieruit blijkt dat de Europese Commissie tegen het gedoogbeleid is. Bovendien vragen deze leden de Minister of zij bereid is zich bij deze Transportraad in te zetten voor een gecoördineerde beleidsvoering in Europa op het gebied van de voucheruitgifte. Wat de leden betreft wordt daarbij niet alleen gekeken naar de bescherming van de belangen van luchtvaartmaatschappijen, maar nadrukkelijk ook naar de rechten van consumenten. De leden van de D66-fractie hebben eerder geopperd om het accepteren van vouchers weer vrijwillig te maken, in combinatie met de garantstelling van overheden dat de voucher niet onbruikbaar wordt bij faillissementen. Kan de Minister zich vinden in dit idee? Zo ja, is zij bereid zich in te zetten bij de Transportraad zodat de consumentenbescherming ook in andere landen die afwijken van Verordening (EG) Nr. 261/2004 niet in het geding komt? Als de Minister zich hier niet in kan vinden, kan zij aangeven welke andere stappen zij

onderneemt om te zorgen dat consumenten voldoende worden beschermd?

De leden van de D66 fractie vragen zich of de Minister ook bereid is zich in te zetten om te kijken naar hoe consumenten die een niet-pakketreis hebben geboekt beter kunnen worden beschermd tegen faillissementen van luchtvaartmaatschappijen. Is de Minister het met de leden eens dat de noodzaak hiervoor door de coronacrisis is blootgelegd? Zo niet, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een aanwijzing heeft afgegeven omtrent het afzien van handhaving bij de uitgifte van vouchers door luchtvaartmaatschappijen bij vluchtannuleringen in het licht van Covid-19. Is de Minister zich ervan bewust dat dit ingaat tegen Europese wetgeving en dus tot zaken bij het Europees Hof kan leiden? Kan dit eventuele nadelige gevolgen voor Nederland hebben? Hoe kijkt de Minister tegen het feit aan dat consumenten nu mogelijk honderden euro's kwijt zijn vanwege geannuleerde vluchten?

Het gedoogbeleid loopt voorsnog t/m 30 juni. Nederland heeft geen officiële reactie van de Europese Commissie op dit beleid ontvangen. Ik wil hier niet op vooruitlopen, noch op eventuele consequenties voor Nederland. In de richtsnoeren⁸ van de Commissie inzake de rechten van reizigers van 18 maart jl. schrijft de Commissie: *«If the carrier proposes a voucher, this offer cannot affect the passenger's right to opt for reimbursement instead»*. De aanwijzing aan de ILT is bedoeld om het gebruik van vouchers te faciliteren, zodat deze kunnen worden uitgegeven aan de passagiers die deze accepteren. Daarmee doet het geen afbreuk aan het recht van passagiers om hun geld terug te krijgen. Als een passagier kiest voor terugbetaling en de luchtvaartmaatschappij weigert dit, dan is er de mogelijkheid voor de passagier om (eventueel met hulp van een claimbureau) een rechtszaak te starten, zoals dit ook al vóór de coronacrisis het geval was.

Ik ben voorstander van een gecoördineerde Europese aanpak omtrent de vouchers en zet mij hier ook voor in. In de aanloop naar de videoconferentie heeft Nederland samen met Frankrijk het initiatief genomen om een gezamenlijk statement uit te brengen. Daarin wordt de Commissie opgeroepen om een tijdelijke aanpassing van Verordening 261/2004 voor te stellen waarmee luchtvaartmaatschappijen vouchers mogen uitgeven als alternatief voor terugbetaling binnen zeven dagen. Uiteraard zou dit dan onder de voorwaarde zijn dat er na afloop van de voucher terugbetaling volgt.

Tegelijkertijd deel ik de zorg van de D66- en PvdA-fracties, namelijk dat passagiers in het bezit van een voucher gedurende langere tijd het risico lopen dat de luchtvaartmaatschappij failliet gaat. Dit is een punt van zorg in heel Europa waar maatschappijen zijn overgegaan op de uitgifte van vouchers. Nederlanders zijn daardoor in bezit van vouchers uitgegeven door buitenlandse maatschappijen voor vluchten vanaf buitenlandse luchthavens. Ik heb daarom tijdens de videoconferentie gepleit voor een Europese garantstelling op de vouchers, waarmee bezitters van vouchers zijn beschermd tegen een faillissement van de luchtvaartmaatschappij die de voucher heeft uitgegeven.

⁸ C(2020) 1830 en aangevuld door C(2020) 2215.

Ook de toekomstige bescherming van passagiers is van belang. Op dit punt ligt mijn inzet eveneens in Europa, en tijdens de videoconferentie heb ik gepleit voor een verkenning van de mogelijkheid om een Europees garantiefonds vliegtickets⁹ op te zetten. Dat fonds kan structureel gefinancierd worden door een opslag op de ticketprijs, en gedupeerde passagiers kunnen hierdoor financieel worden gecompenseerd bij een faillissement van de luchtvaartmaatschappij waarbij ze hadden geboekt. Ik zie mogelijkheden om dit voorstel te combineren met een garantstelling op de vouchers. Het Nederlandse voorstel kreeg van een meerderheid van de lidstaten de steun tijdens de videoconferentie. De Commissie zal in de week van 11 mei met een voorstel komen. Zie verder ook het verslag hieronder.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd naar hoe we Coronamaatregelen zo kunnen harmoniseren dat het internationale verkeer, wegverkeer, luchtvaart en grensoverschrijdend OV, zo min mogelijk hinder voor reizigers oplevert, maar wel voldoende personeel, reizigers en de bevolking beschermd en duidelijk is voor alle partijen. In een aantal landen geldt een mondkapjes gebod, of wordt op verschillende manier invulling gegeven aan 1,5 meter regels. Hoe pakt dit uit voor de trein of de luchtvaart? Blijven dit allemaal nationale (of regionale) regels of kunnen we een Europese harmonisatie verwachten? Zet Nederland hierop in?

De transportsector is net als andere economische sectoren gevraagd zich voor te bereiden op COVID-19 exit-strategie in het kader van de 1,5 metersamenleving. Voor het openbaar vervoer wordt dit ook voorbereid en wordt daarbij actief gekeken naar ervaringen en maatregelen in het buitenland. Dit is temeer van belang voor internationaal personenvervoer per spoor. In het overleg met de Europese Ministers heb ik aandacht gevraagd voor het delen van deze informatie met elkaar en wil ik vragen of de Europese Commissie hierin de faciliterende rol kan spelen, bijvoorbeeld door samenwerking met het Europese Agentschap voor Spoorwegen (ERA). *NB: Voor gedeelte antwoord over luchtvaart, zie hieronder.*

De leden van de D66-fractie merken op dat de coronacrisis ook nog andere zwaktes in de luchtvaartsector aan het licht heeft gebracht. Zwaktes die na de crisis in elk geval op Europees en mondiaal niveau moeten worden geadresseerd. Een eerste voorbeeld hiervan is de bijdrage aan de snelle spreiding van het virus als gevolg van de luchtvaart. Deze leden willen de Minister daarom vragen of zij bereid is samen met haar collega's vooruitlopend op het eind van de coronacrisis te reflecteren welke lessen geleerd kunnen worden van deze crisis. De leden vragen zich af hoe de luchtvaartsector eruit zou moeten zien in de anderhalvemetermaatschappij. Gaat de Minister pleiten voor een gecoördineerd Europees beleid hierover? Worden mondkapjes aan boord van vliegtuigen tijdelijk verplicht en wordt ook een richtlijn gehanteerd voor het bewaren van afstand aan boord? Moeten naast veiligheidscontroles, straks ook gezondheidscontroles worden uitgevoerd? Hoe wenselijk acht de Minister een dergelijke situatie? Wordt de regie hierover overgelaten aan individuele luchtvaartmaatschappijen en luchthavens? Of aan de lidstaten? Of is het voornemen om hier Europees beleid op te

⁹ Het gaat niet om pakketreizen, waarop Richtlijn (EU) 2015/2302 van toepassing is. Deze richtlijn verplicht organisatoren van een pakketreis om garantiemaatregelen te nemen ter bescherming van de consument. In Nederland kan dat door zich aan te sluiten bij een garantiefonds.

maken? Deelt de Minister de mening van deze leden dat Europese standaarden op dit gebied wenselijk zijn voor zowel reizigers als luchtvaartmaatschappijen? De leden van de D66-fractie zien hierover graag meer duidelijkheid.

De luchtvaartsectoren in Nederland dienen een protocol te maken waaruit blijkt hoe zij omgaan met de 1,5m maatregelen. De op te stellen protocollen en het eindresultaat zijn een verantwoordelijkheid van de sectoren zelf en moeten onderling afgestemd worden. Een goed protocol is van belang in de communicatie naar passagiers, operationele medewerkers en kantoorpersoneel. Het schept het vertrouwen en inzicht wat nodig is om de sector als geheel weer op te starten. Deze verschillende protocollen moeten nationaal en internationaal zoveel als mogelijk en in afstemming met gezondheidsautoriteiten geharmoniseerd tot stand komen (level playing field) om nu en in de toekomst een gezonde en veilige luchtvaart te garanderen.

In Europees verband wordt toegewerkt naar een geharmoniseerde aanpak voor maatregelen om de verspreiding van COVID-19 te voorkomen. Daarbij wordt ingezet op zowel het terrein van het gezondheidsbeleid, het grensbeleid als de veiligheid van de luchtvaart. De Europese luchtvaartautoriteit EASA heeft daartoe haar (medische) richtlijnen vertaald naar operationele adviezen aan luchtvaartmaatschappijen en cabinepersoneel. De adviezen uit de Europese Commissie en de brancheorganisatie (IATA) worden daarbij ook meegenomen. Nederland zet in op een zo spoedig mogelijke Europese harmonisatie en brengt onze nationale ervaringen proactief in. Hierbij moet worden gedacht aan het gebruik van beschermende middelen, gezondheidsverklaringen, richtlijnen en mogelijk nieuwe regelgeving, et cetera.

De rijksoverheid zet zich op zowel nationaal, Europees als mondiaal niveau hiervoor in. Voor het ontwikkelen van relevant beleid voor de toekomst is het belangrijk de recent opgedane ervaringen hierin mee te nemen.

De snelheid waarmee sommige luchtvaartmaatschappijen moesten aankloppen bij overheden voor staatssteun laat volgens de leden van de D66-fractie zien dat het huidige economische systeem in de luchtvaartsector op de schop moet. De weerbaarheid van luchtvaartmaatschappijen is door jarenlange flinterdunne marges op vliegtickets sterk gereduceerd. Ook hier zouden de leden van de D66-fractie willen vragen aan de Minister of zij voornemens is met haar collega's te reflecteren welke lessen hieruit getrokken kunnen worden. Hoe kan de financiële positie van luchtvaartmaatschappijen in de toekomst worden versterkt? Daarnaast hopen de leden van de D66-fractie dat ook vast wordt gereflecteerd over de duurzame heropbouw van de luchtvaartsector en hoe hier vanuit Europa aan kan worden bijgedragen. Kan de Minister toelichten of en op welke wijze zij voornemens is dit te doen?

De COVID-19 crisis heeft luchtvaartmaatschappijen hard geraakt. Door de reisbeperkingen als gevolg van COVID-19 hebben zij zeer beperkte inkomsten terwijl de uitgaven hoog blijven en kasreserves ontoereikend blijken. Nederland zal zich binnen Europa hard maken luchtvaartmaatschappijen te verplichten over een minimale kasreserve te beschikken. De financiële condities waar Europese luchtvaartmaatschappijen aan moeten voldoen, zijn verder vastgelegd in Verordening (EU) Nr. 1008/2008. Inmiddels heeft de Commissie hiervoor op 29 april jl. een voorstel tot

tijdelijke aanpassing op bepaalde onderdelen van de verordening voor gedaan.

Dit voorstel beoogt onder meer om luchtvaartmaatschappijen tijdelijk wat meer ruimte te geven om hun exploitatievergunning te behouden als zij hun financiële verplichtingen in verband met de gevolgen van het Covid-19 virus mogelijk tijdelijk niet kunnen nakomen. Uw Kamer wordt hier spoedig nader over geïnformeerd, samen met de andere op 29 april jl. door de Commissie uitgebrachte wetgevingsvoorstellen.

Ik zal de komende maanden, samen met de andere ambitieuze lidstaten en de Europese Commissie overleggen om te bezien hoe wij de verduurzaming van de sector, ook in het licht van deze crisis, kunnen waarborgen en zo mogelijk versnellen.

De leden van de D66-fractie vragen, nu de slotverordening al tijdelijk is opgeschort door de gevolgen van de coronacrisis en er animo blijkt te zijn om dit tot het eind van het IATA-seizoen te doen bij andere lidstaten, of de Minister de mogelijkheid ziet om te pleiten voor structurele herziening van deze verordening? De leden van de D66 fractie vragen zich af of de Minister het met deze leden eens dat niet de historische rechten maar duurzaamheidsprestaties het verkrijgen van landingsrechten zou moeten bepalen? Zo niet, waarom niet?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om voorstellen te doen die leidden tot een gehele herziening van slotverordening.

De slotverordening als zodanig is niet opgeschort. De wijzigingsverordening zorgt er hoofdzakelijk voor dat slotcoördinatoren toegewezen slots tijdelijk als «gevlagen» moeten beschouwen om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen door deze crisis hun historische rechten verliezen. Deze aanpassing van de slotverordening staat los van de geplande herziening van de slotverordening. Ik ga me bij de herziening van de EU-slotverordening in EU-verband nog steeds inzetten voor meer ruimte voor nationaal beleid, onder andere op het gebied van netwerk-kwaliteit en duurzaamheid. Slots zijn verder iets anders dan landings- of verkeersrechten. Routevergunningen voor het uitoefenen van verkeersrechten worden door staten afgegeven en slots binnen de Europese Unie door onafhankelijke slotcoördinatoren.

De leden van de D66-fractie hebben met grote teleurstelling kennisgenomen van de beslissing van de Europese Commissie om door de coronacrisis de initiatieven RefuelEU Aviation – Sustainable Aviation Fuels en FuelEU Maritime – Green European Maritime Space uit te stellen. Deze leden zijn van mening dat het van groot belang is dat de coronacrisis geen vertraging oplevert in het aanpakken van de andere gigantische crisis die zich op dit moment afspeelt, namelijk de klimaatcrisis. Door het uitstellen van deze initiatieven uit de green deal wordt niet bijgedragen aan de vergroening van de sector na de coronacrisis, maar – erger nog – wordt ook het signaal afgegeven dat de klimaatcrisis op zich kan laten wachten. Kan de Minister aangeven waarom is gekozen om deze projecten uit te stellen? Kan zij bovendien aangeven wat volgens haar de gevolgen van het uitstel zijn voor de Europese aanpak van de klimaatcrisis?

Het RefuelEU Aviation initiatief is uitgesteld van het vierde kwartaal 2020 naar het eerste kwartaal van 2021. De Europese Commissie heeft al eerder

dit jaar gecommuniceerd dat het vierde kwartaal 2020 een ambitieuze tijdplanning was. Het blijft inderdaad van belang dat er stappen gezet blijven worden om de sector te vergroenen. Nederland zal aandacht blijven vragen voor de uitwerking van een Europese bijmengverplichting onder het RefuelEU Aviation initiatief. Door de geringe verschuiving in de tijdplanning van de Europese Commissie worden er geen grote gevolgen verwacht voor het tijdig uitrollen van Europees beleid op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen.

De leden van de PvdA-fractie vragen zich af of de Minister het eens is dat luchtvaartmaatschappijen waarbij geen sprake is van zware druk op hun liquiditeitspositie, zoals budgetmaatschappijen Wizz Air en Ryanair, wel een terugbetaling aan klanten dienen te geven? Is de Minister het met de leden eens dat hiermee budgetmaatschappijen die jarenlang werknemers hebben uitgebuit en daardoor o.a. veel liquiditeit hebben, extra worden geholpen?

Passagiers hebben recht op terugbetaling. Als een passagier kiest voor terugbetaling en de luchtvaartmaatschappij weigert dit, dan is er de mogelijkheid voor de passagier om (eventueel met hulp van een claimbureau) een rechtszaak te starten, zoals dit ook al vóór de coronacrisis het geval was.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling de brief van de Minister gelezen. In de passage over de luchtvaart schrijft de Minister dat ze zich hard maakt voor een wijziging van de slotverordening en voor het behoud van historische rechten en verder voor het inperken van de consumentenbescherming door vouchers toe te staan. De brief zegt niets over de steun aan KLM, Air France of andere directe en indirecte overheidssteun aan luchtvaartmaatschappijen. De plannen voor KLM werden pas later bekend, maar de leden van de GroenLinks-fractie missen wel een algemene positie met betrekking tot directe steun voor (nationale) carriers. Dit zal toch ook in Europees verband aan bod moeten komen. Wat wordt de positie van Nederland m.b.t. verschillende soorten steun? Is nu alles geoorloofd? Wanneer is iets noodsteun en wanneer marktverstoring of nationalisatie?

De Europese Commissie heeft een tijdelijk steunkader in het kader van COVID-19 opgesteld.¹⁰ Dat is leidend voor de steunverlening van de EU-lidstaten en dus ook voor Nederland.

Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, is steun geoorloofd, zolang dit nodig is voor behoud van de korte termijn werkgelegenheid en samen gaat met verduurzaming en herstructurering voor een duurzamere luchtvaart gericht op bereikbaarheid. Is de Minister het eens met de leden van de GroenLinks-fractie dat ook de luchtvaart in lijn moet komen met de klimaatafspraken van Parijs en de Europese Green Deal? Wat betekent dit voor de manier waarop we steun gaan verlenen aan de luchtvaart?

De verschillende maatregelen die op dit moment worden genomen hebben mede als doel om de Nederlandse bereikbaarheid nu en na deze crisis te borgen. Na deze crisis kan en moet de Nederlandse luchtvaart dankzij de beste mogelijke bereikbaarheid van Nederland bijdragen aan

¹⁰ Tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun ter ondersteuning van de economie vanwege de huidige COVID-19-uitbraak, *PbEU* 2020, C 91 I/01.

het economisch herstel. Uitgangspunt daarbij blijft een ambitieuze stapsgewijze verduurzaming van de sector. Voor eventuele steun die verleend wordt aan specifieke bedrijven neemt het kabinet de uitgangspunten mee van de gewijzigde motie van het lid Nijboer¹¹ die 25 maart jl. tijdens het Wetgevingsoverleg met de Minister van Financiën naar aanleiding van het noodpakket is aangenomen. In deze motie wordt het kabinet opgeroepen voorwaarden te verbinden aan steun aan specifieke bedrijven. Inmiddels bent u geïnformeerd over het Nederlandse voornemen om steun te verlenen aan de KLM. Daarbij worden ook voorwaarden gesteld op onder andere het gebied van duurzaamheid en hinderbeperking. Over de precieze invulling daarvan lopen de gesprekken nog en kan ik nu geen nadere informatie geven.

Openbaar Vervoer en Spoor

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat de Minister in de brief uitsprekt het Openbaar Vervoer te willen steunen. Dat moet ook, de sector loopt op dit moment 200 miljoen per maand mis, bedragen die geen enkel spoor of OV bedrijf in Nederland in reserve heeft. In tegenstelling tot de luchtvaart blijft het OV rijden en maakt dus grote kosten, zonder noemenswaardige omzet. De sector kan op geen enkele wijze aan de concessieafspraken voldoen. De leden zijn benieuwd naar de manier waarop deze verliezen gedeeld zullen worden. Elk OV bedrijf in Europa staat voor vergelijkbare uitdagingen. Hoe vrij zijn landen om zelf afspraken met hun OV-bedrijven te maken? Worden alle concessies herzien? Of (tijdelijk) genegeerd tot de corona maatregelen worden opgeheven?

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is in gesprek met vervoersbedrijven en decentrale overheden over de financiële impact van de Coronacrisis. In de brief¹² over de tijdelijke lening aan de Friese Waddenveren van 23 april jl. heeft zij uw Kamer daarover ook op de hoogte gesteld. Onderdeel van deze overleggen is onder andere de continuïteit van het openbaar vervoer waarborgen op zowel de korte als langere termijn. Daarmee verkeert het openbaar vervoer in een bijzondere positie als sector, omdat ze enerzijds te maken heeft met sterk afgenomen reizigersaantallen maar anderzijds ook de functie heeft om te blijven rijden en Nederland bereikbaar te houden.

Ten aanzien van de mogelijkheden voor lidstaten om bedrijven financieel te ondersteunen in deze crisis, heeft de Europese Commissie een mededeling gepubliceerd met een tijdelijk afwegingskader inzake staatssteun. Dit tijdelijk afwegingskader biedt lidstaten handvatten bij de besluitvorming over eventuele financiële steun aan de economie en in bijzondere zin ook aan de ov-sector.

Voorts is er op ambtelijk niveau contact geweest tussen de lidstaten en de Europese Commissie welke mogelijkheden er zijn en wat het regelgevend kader is inzake steun aan OV-bedrijven. Uit die correspondentie blijkt dat de Europese Commissie meedenkend en flexibel is.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister tot een snelle tegemoetkoming kan komen in de oplopende parkeerkosten voor spoorgoederenmaterieel.

¹¹ Kamerstuk 35 413, nr. 6.

¹² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/04/23/afspraak-over-tijdelijke-lening-friese-waddenveren>.

Continuering van het internationale spoorgoederenvervoer is van cruciaal belang voor het functioneren van kritische sectoren tijdens de COVID-19 crisis. Tot dusver rijdt het overgrote deel van de spoorgoederentreinen ook na het uitbreken van de COVID-19 crisis. Het *green lanes* concept van de Europese Commissie levert hierin een belangrijke bijdrage. Wat betreft een tegemoetkoming van oplopende parkeerkosten voor materieel heeft ProRail de betalingstermijn voor vervoerders inmiddels verlengd van 30 naar 90 dagen. Eenzelfde verlenging geldt nu ook voor alle onderdelen van de gebruiksvergoeding. Deze regeling is van toepassing op zowel het goederen- als het reizigersvervoer. Ten slotte zal de reserveringsheffing niet worden toegepast in de rest van het dienstregelingsjaar 2020. Dit geldt zowel voor de reserveringsheffing voor capaciteit die betrekking heeft op treinpaden, als op de heffing die betrekking heeft op capaciteit voor opstellen.

Van een significante stijging van de parkeerkosten is op basis van de administratieve gegevens van ProRail nog geen sprake. Uiteraard volg ik deze ontwikkeling samen met ProRail op de voet.

De leden van de D66-fractie beschouwen investeringen in het verbeteren van internationale spoorverbindingen als zeer belangrijk en zijn van mening dat de trein een goed alternatief kan bieden voor korte afstandsvluchten. Ziet de Minister net zoals deze leden kans om in het licht van de coronacrisis extra te investeren in internationale spoorverbindingen, zeker gezien het huidige vooruitzicht dat de luchtvaart de aankomende jaren stevig zal krimpen? Zo ja, is de Minister bereid tijdens de Transportraad het belang van investeringen in het internationaal spoor te benadrukken?

Op korte termijn is het effect van de COVID-19 crisis negatief op de internationale spoorverbindingen voor personenvervoer. Zoals vermeld in de brief aan de Tweede Kamer van 18 februari 2020¹³ heb ik een *position paper* gestuurd aan de Europese Commissie over het agenderen van het internationale personenvervoer per spoor in het kader van de Europese Green Deal. Momenteel overleg ik met andere EU-lidstaten en de Europese Commissie over de volgende stappen. Op middellange termijn kan inderdaad het internationaal personenvervoer per spoor een grotere rol spelen in de mobiliteit, met name op afstanden tot 800 km.

De leden van de D66-fractie achten investeringen in duurzaam internationaal spoorvervoer verder van belang voor het transport van goederen. Kan de Minister uiteenzetten wat de coronacrisis betekent voor de Europese green deal en het streven naar groei van duurzaam goederenvervoer per spoor?

Evenals de voorzitter van de Europese Commissie ziet het kabinet ook kansen in deze tijden van crisis. Maatregelen ten behoeve van het economisch herstel zouden daarom zoveel als mogelijk moeten aansluiten op de duurzaamheidsdoelen en -acties zoals verwoord in de Europese Green Deal. Daarom heeft Nederland, zoals reeds ter sprake kwam in de beantwoording van een eerdere vraag in dit schriftelijk overleg van uw fractie, samen met 17 andere lidstaten bij de Europese Commissie gepleit voor een centrale rol van de Europese Green Deal bij het herstel van de crisis. Deze inzet is op een later moment nogmaals informeel bij de Commissie aangekaart. In dat kader wordt ook ingezet op een stevige rol van duurzaam spoorgoederenvervoer.

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 887.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het nieuws dat door het schrappen van reizigerstreinen er in veel Europese lidstaten een intensivering van het spoorgoederenvervoer heeft plaatsgevonden. Welke gevolgen heeft deze intensivering voor het Europese spoornetwerk als geheel? Kan de Minister de veiligheid van spoormedewerkers nog steeds goed waarborgen?

Het beeld van het kabinet is dat het spoorgoederenverkeer in Europa, ondanks de vrijgekomen capaciteit door het uitvallen van reizigerstreinen, op ongeveer hetzelfde niveau is als voor de crisis. In sommige sectoren die bediend worden door spoorgoederenvervoerders is eerder een vermindering te zien in de vrachtvolumes. Deze daling wordt onder andere veroorzaakt door het uitvallen van bepaalde industrieën in Europa. Het kabinet houdt deze ontwikkelingen nauwlettend in de gaten en zal dit waar nodig in Europees verband bespreken met andere lidstaten.

Spoorgoederenvervoerders nemen alle noodzakelijke maatregelen om de veiligheid van hun medewerkers te waarborgen. Zo wordt bij de overdracht van een trein aan de grens de cabine van de machinist gedesinfecteerd. Daarnaast kent het spoorgoederenvervoer gedurende het vervoersproces minder contactmomenten in vergelijking tot bijvoorbeeld het goederenvervoer over de weg.

In het voorgaande schriftelijk overleg betreffende de Transportraad gaf de Minister aan dat er voldoende treinpaden waren gereserveerd om het vervoer van goederen per spoor te accommoderen. Kan de Minister toelichten of er op dit moment nog steeds voldoende treinpaden zijn? Ziet de Minister momenteel knelpunten ontstaan in het goederenvervoer die er in de eerste weken na het uitbreken van de coronacrisis niet waren? Zo ja, welke?

Tijdens de COVID-19 crisis is een aanzienlijk deel van de personentreinen geannuleerd. De omvang van het spoorgoederenvervoer is meer op hetzelfde niveau gebleven ten opzichte van de situatie voor de crisis. Voor het spoorgoederenvervoer zijn voldoende treinpaden beschikbaar. Gezien de afname van het personenvervoer per spoor is er tijdelijk ook meer flexibiliteit mogelijk. Knelpunten op het gebied van het elektronisch aanleveren van douanedocumenten en verlenging van de periode voor het hernieuwen van certificaten voor spoorpersoneel zijn inmiddels opgepakt. Verder is er wekelijks overleg met ProRail, spoorgoederenvervoerders en het Havenbedrijf om de vervoersontwikkelingen te monitoren en eventuele nieuwe knelpunten te agenderen.

Kan de Minister aangeven hoe de samenwerking met de rest van Europa op het spoor momenteel verloopt? Wordt bijvoorbeeld in Europees verband al nagedacht over het weer opstarten van de internationale treinverbindingen voor personenverkeer?

De Europese Commissie heeft een informeel ambtelijk netwerk opgezet waarbinnen actuele verkeersproblemen samenhangend met de COVID-19 crisis worden gedeeld. De voorzitters van de Europese Commissie en van de Europese Raad hebben op 8 april jl. een gezamenlijke mededeling gepubliceerd over de COVID-19 exit-strategie van lidstaten.¹⁴ In deze mededeling wordt ook stil gestaan bij het openbaar vervoer. De Europese Commissie beraadslaagt op dit moment over de verdere uitwerking van

¹⁴ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_-_a_european_roadmap_to_lifting_coronavirus_containment_measures_0.pdf.

deze mededeling in de vorm van richtlijnen. Mogelijk kan de Europese Commissie een faciliterende rol spelen bij de afstemming van de COVID-19 exit-strategie ten aanzien van personenvervoer per spoor. Het opleggen en opheffen van beperkingen wat betreft internationale treinverbindingen blijft een bevoegdheid van de EU-lidstaten. Bilaterale en Europese samenwerking blijft daarbij echter van belang.

De leden van de D66-fractie achten continuïteit van goederenvervoer zeer belangrijk en staan positief tegenover groene corridors voor goederenvervoer, de zogeheten green lanes. Deze leden lezen dat er bij een aantal grenspassages tussen een aantal Europese lidstaten nog hardnekkige knelpunten bestaan waardoor wachttijden kunnen oplopen. Ook hebben deze leden kennisgenomen van de problemen die ontstaan rondom administratieve procedures rond het personeel bij zowel het wegvervoer, spoorgoederenvervoer als de binnenvaart die het vrij verkeer van personen werkzaam in de transportsector belemmeren. Kan de Minister uiteenzetten wat voor gevolgen deze knelpunten hebben voor de stroom van het goederenvervoer? Welke problemen rondom administratieve procedures ziet de Minister precies ontstaan?

Het instellen van de *green lanes* heeft er de afgelopen weken zeker toe geleid dat de doorstroming van het goederenvervoer binnen de EU is verbeterd. Tegelijkertijd blijft er ook nog steeds een klein aantal hardnekkige knelpunten bestaan: niet alle lidstaten blijken de *green lanes* volledig te implementeren. Daarbij gaat het zowel om te lange wachttijden (meer dan 15 min.) bij de grens als om het niet accepteren door lidstaten van een standaarddocument waarmee personeel werkzaam in de transportsector geen last zou moeten ondervinden van langdurige administratieve procedures. De Europese Commissie monitort de ontwikkelingen dagelijks en deelt haar bevindingen met de lidstaten. Lidstaten worden door de Commissie steeds aangesproken wanneer het goederenvervoer aan hun grenzen onvoldoende doorstroomt. Ook is de Commissie in contact met een aantal staten aan de buitengrenzen van de EU waar ook grensproblemen bestaan, m.n. de Westelijke Balkan, om te trachten de situatie te verbeteren. Tijdens de informele videoconferentie heb ik, samen met een aantal collegaministers, dit werk van de Commissie ondersteund en nogmaals opgeroepen bestaande knelpunten in het goederenvervoer op te heffen.

Het spoorgoederenvervoer bewijst een duurzame en robuuste vorm van goederenvervoer te zijn, omdat het ondanks het sluiten van de grenzen tussen landen voor zover mogelijk op niveau blijft. Het *green lanes* concept van de Europese Commissie draagt hier in positieve zin aan bij. Op dit moment doen zich op het terrein van het internationale spoorgoederenvervoer geen administratieve problemen voor. Knelpunten op het gebied van elektronische aanleveren van douanedocumenten zijn inmiddels opgepakt. Als zich nieuwe problemen in de toekomst voordoen, zal dit binnen het kader van het *green lanes* concept worden gemeld aan de Commissie. Dit sluit aan bij het belang dat het kabinet ziet bij een goede uitvoering van het *green lanes* concept.

Maritiem (binnen- en scheepsvaart)

De leden van de CDA-fractie krijgen signalen dat schepen die varen om ons van voedsel en goederen te voorzien hun bemanning niet of nauwelijks kunnen aflossen. Kan de Minister aangeven hoe wordt omgegaan met de consequenties hiervan? Kan de Minister aangeven of hierdoor de aanvoer van voedsel en

goederen onder druk is komen te staan? Kan de Minister schetsen hoe het gaat met de bemanning qua gezondheid?

Er zijn inderdaad knelpunten op het gebied van bemanningswisselingen. Daar kom ik bij de volgende vraag op terug. Op dit moment is het niet zo dat de voedselvoorziening daardoor in gevaar komt.

Voor wat betreft de gezondheid van de bemanning kan ik aangeven dat zeevarenden in principe gezonde en medisch gekeurde mensen zijn zonder ernstige aandoeningen. Het risico op ernstige complicaties bij zeevarenden is om die reden beperkt. Bemanningswisselingen kunnen echter wel een potentiële bron zijn van besmetting zijn. Preventie is van belang. In het kader van de preventie van besmetting met het coronavirus heeft de Nederlandse overheid (RIVM) daarom een aantal maatregelen opgesteld. Deze zijn ook van toepassing voor zeegaande schepen. Voor een belangrijk deel zijn die maatregelen niet anders dan voor andere sectoren.

Op de internetsites van de Kustwacht en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zijn richtlijnen opgenomen. Enerzijds gelden richtlijnen en maatregelen voor schepen die Nederlandse havens binnenkomen en anderzijds zijn er specifieke richtlijnen voor zeevarenden aan boord van Nederlandse schepen.

Is de Minister bereid dit onderwerp ook onder de aandacht te brengen bij haar Europese collega's? Is de Minister bereid om praktisch met de sector mee te denken, bijvoorbeeld rond het verlopen van certificaten om te mogen varen?

Daar heb ik diverse acties op ondernomen. In verschillende internationale gremia zoals die van de EU, de WHO, de ILO en de IMO wordt gesproken over de positie van zeevarenden, onder andere op het terrein van gezondheid, maar ook op het terrein van arbeidsomstandigheden en welzijn. Nederland maakt zich in die gremia daarvoor sterk. In dit kader heeft de Commissie op 29 april jl. een voorstel voor een verordening uitgegeven dat erop toe moet zien dat alle certificaten en rijbewijzen t.b.v. alle modaliteiten voor een periode van een half jaar EU-breed verlengd moeten worden. Op nationaal niveau heb ik voorts structureel overleg met vertegenwoordigers van de maritieme sector om gezamenlijk problemen te signaleren en oplossingen uit te werken.

Vanwege het coronavirus is het voor rederijen steeds moeilijker om aan (wettelijke) eisen te voldoen. Omdat zij bijvoorbeeld geen inspecties meer aan boord mogen (laten) uitvoeren, kunnen ook geen certificaten meer worden afgegeven. Verder kan de geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen en medische keuringen van de bemanning verlopen. Daarom is in goed overleg met ILT en sector besloten om dergelijke certificaten voorlopig te verlengen. Scheepscertificaten worden met drie maanden verlengd en persoonsdocumenten, zoals vaarbevoegdheidsbewijzen, met vier maanden. In het overleg met de sector wordt de situatie gemonitord, en worden zo nodig aanvullende afspraken gemaakt.

De leden van de CDA-fractie lezen in de geannoteerde agenda de appreciatie van de mededeling van de Europese Commissie inzake richtsnoeren ten aanzien van zeevarenden die specifiek ingaan op de acute problematiek van bemanningswisselingen en cruiseschepen. Kan de Minister toelichten in welke mate deze richtsnoeren ervoor gaan zorgen dat de acute problematiek wordt opgelost?

Voor wat betreft het verlopen van certificaten zorgen de huidige afspraken er al voor dat de acute problematiek voor de zeevaart wordt opgelost. Voor wat betreft bemanningswisselingen roept de EU door middel van de gepubliceerde richtsnoeren lidstaten op om bemanningswisselingen mogelijk te blijven maken, zowel binnen de EU als aan haar buitengrenzen. De situatie aan de belangrijkste EU-binnengrenzen wordt permanent gemonitord. De praktijk laat zien dat deze richtsnoeren daadwerkelijk bijdragen aan het oplossen van grensproblemen, maar niet kunnen verhelpen dat reisbeperkingen binnen bepaalde landen en ontbrekende vervoersverbindingen voor praktische problemen zorgen. Dit geldt eens te meer voor landen buiten Europa, waar veel zeevarenden vandaan komen. Momenteel wordt door mijn ministerie intensief overleg gevoerd met de maritieme sector over het mogelijk maken van bemanningswisselingen. Dat is ook afhankelijk van de medewerking van herkomstlanden van zeevarenden. Zo hebben belangrijke herkomstlanden als de Filipijnen en Indonesië momenteel een «lockdown», waardoor zeevarenden niet van of naar het vliegveld kunnen reizen. Ook is de visumafgifte door de Nederlandse ambassade in die landen momenteel niet mogelijk. Samen met relevante stakeholders in de zee- en luchtvaart wordt gewerkt aan het bieden van een oplossing voor zeevarenden werkend aan boord van Nederlandse schepen, zodat zij kunnen reizen en aanmonsteren in een (Nederlandse) haven. Ook andere ministeries zijn hierbij betrokken, omdat het ook gaat om het verstrekken van visa en het mogelijk maken van vliegreizen.

Kan de Minister verder aangeven of er nog veel schepen zijn die vastliggen in buitenlandse havens?

De afgelopen weken heeft Nederland enkele malen bijstand geleverd aan schepen onder Nederlandse vlag die vastlagen in buitenlandse havens of problemen hadden deze havens aan te doen. Momenteel zijn geen gevallen bekend van schepen onder Nederlandse vlag die nog vastliggen in buitenlandse havens en bijstand behoeven.

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat tijdens de vorige informele videoconferentie Transportministers is gesteld dat actie moet worden genomen op IMO-niveau om rechten van zeevarenden te borgen en onacceptabele blokkades te voorkomen. Bovendien gaf de Minister aan dat een meerderheid van de lidstaten oproep tot flexibiliteit voor de geldigheidsduur van diploma's en certificaten voor maritiem personeel. Kan de Minister aangeven wat de effecten zouden zijn van dergelijke acties? Kan zij bovendien nader toelichten wat de inzet van Nederland was op deze gebieden?

Nederland heeft bij de IMO, ILO en WHO aandacht gevraagd voor de positie van zeevarenden. Inmiddels hebben deze 3 internationale organisaties, gezamenlijk en afzonderlijk, diverse verklaringen en richtsnoeren gepubliceerd. Ik verwijs voorts naar de eerdere antwoorden inzake verlopen certificaten.