

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 815

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 11 juni 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 22 mei 2020 inzake de Informele high-level videoconferentie van EU-Transportministers op 4 juni 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 809),
- de brief van 16 december 2019 met het verslag van de Transportraad van 2 december 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 792),
- de brief van 18 februari 2020 inzake de position paper internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 887),
- de brief van 15 mei 2020 met het verslag van de informele high-level videoconferentie van transportministers d.d. 29 maart jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 807),
- de brief van 15 mei 2020 de antwoorden op vragen van de commissie over de informele high-level videoconferentie van EU-transportministers op 29 april 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 806) en
- de brief van 14 mei 2020 inzake de intrekking van de aanwijzing aan de ILT inzake luchtvaartvouchers (Kamerstuk 31 936, nr. 740).

De vragen en opmerkingen zijn op 27 mei 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 3 juni 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Antwoorden op vragen

Algemeen

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister welke impact de herstelplannen voor de Europese economie gaan hebben op de Nederlandse transportsector en of Nederland hier weer een enorme berg geld voor moet inleggen om de transportsector in andere landen te steunen.

Het is voor het kabinet van belang dat de inzet van herstelmiddelen bijdraagt aan een duurzaam economisch herstel van de Unie en dat het concurrentievermogen van alle lidstaten zich ontwikkelt naar een hoger niveau, zodat lidstaten economisch weerbaarder en veerkrachtiger uit de crisis komen. Daarbij moeten de herstelmaatregelen de duurzame en digitale transities ondersteunen, ook op het terrein van transport. Uw Kamer zal spoedig geïnformeerd worden over het herstel pakket¹ dat op 27 mei jl. is uitgekomen en de appreciatie daarvan.

Luchtvaart

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Minister op 30 maart 2020 de Kamer heeft geïnformeerd dat zij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een aanwijzing heeft gegeven betreffende de handhaving van Verordening (EG) 261/2004 passagiersrechten luchtvaart. De Europese Commissie kwam op 13 mei 2020 met aanbevelingen rondom dit onderwerp. De Europese Commissie heeft in haar aanbevelingen laten weten dat mensen die dit niet willen, zo'n voucher niet hoeven te accepteren. De premier gaf dezelfde dag echter aan dat we voorlopig nog wel door kunnen met vouchers omdat er geen inbreukprocedure zou worden gestart. Op 14-5-2020 gaf de Minister echter weer aan dat vanwege het standpunt van de Europese Commissie zij heeft besloten om de aanwijzing aan de ILT in te trekken. Hierbij blijft de Minister wel een beroep doen op passagiers om, indien het voor hen financieel niet bezwaarlijk is, de vouchers die luchtvaartmaatschappijen aanbieden te accepteren. Hoe kijkt de Minister zelf aan tegen deze communicatie? Begrijpt de Minister dat Nederlandse reizigers door deze wisselende signalen in verwarring zijn geraakt? Kan de Minister precies schetsen wat nu het huidige beleid is rond vouchers? Kunnen reizigers geld terugkrijgen? Geldt dit alleen voor tickets vanaf 14-5-2020 of ook voor geannuleerde vluchten voor deze datum?

Met de intrekking van de aanwijzing aan de ILT is de handhaving van Verordening (EG) 261/2004 weer volledig van kracht. De uitgifte van vouchers blijft evenwel een optie. Het kabinetsbeleid is dat wij consumenten, die het zich kunnen veroorloven, aanmoedigen om vouchers te accepteren, omdat die een acceptabel alternatief zijn voor terugbetaling op korte termijn. Daarmee helpen consumenten aanbieders van vlieg- en pakketreizen door deze crisis heen te komen. Bij een faillissement van een aanbieder is immers niemand gebaat, en zeker niet de consument die op dat moment nog geen terugbetaling heeft ontvangen.

Ik kan me eventuele verwarring bij consumenten voorstellen. Op ACM ConsuWijzer (het consumentenloket van de Autoriteit Consument & Markt)

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_940

staat uiteengezet wat de rechten zijn van passagiers, afhankelijk van de situatie die op hen van toepassing is.² De datum 14 mei 2020 speelt daarbij geen rol.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Minister aangeeft zich te blijven inzetten voor een Europees garantiefonds. Hoe staat het hiermee?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het staat met uw inspanning en poging om een garantiefonds tegen omvullende luchtvaartorganisaties en reisoperators op Europees niveau te regelen.

Ook zijn leden van de D66-fractie benieuwd in hoeverre de Minister de aanbeveling van de Europese Commissie om tot garantie op de vouchers te komen. De Minister geeft in haar brief van 14 mei aan zich in te zetten voor een Europese garantieregeling. Kan de Minister toelichten wat de status is van haar vorige inzet om een Europees garantiefonds mogelijk te maken? Kan de Minister bovendien aangeven wat hierin het krachtenveld is: welke landen voor en welke landen tegen een dergelijk fonds zijn? Is de Minister het met de leden van de D66-fractie eens dat Nederland koploper zou moeten zijn in de realisatie van een dergelijk garantiefonds door deze in elk geval nationaal vast te realiseren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke tijdlijn voorziet de Minister in de realisatie hiervan?

Meerdere fracties stelden de vraag wat de stand van zaken is betreffende het Europese vouchergarantiefonds. Nederland heeft bij de Europese Commissie gepleit voor een Europese garantie op de vouchers, op zowel ambtelijk als ministerieel niveau. Op 28 mei jl. heb ik in een brief de Europese Commissie laten weten daar nog steeds voor te pleiten, omdat het doeltreffender is. Ik heb bij de Commissie aangegeven hierover in gesprek te willen. Een flinke groep lidstaten lijkt graag een dergelijk garantiefonds te willen. Definitieve standpunten van deze lidstaten zullen uiteraard pas blijken wanneer de details van een dergelijk fonds bekend zijn.

De leden van de VVD-fractie vragen of de vouchers voor luchtvaartmaatschappijen gegarandeerd zijn. Is de garantie voor vouchers alleen van toepassing voor vliegtuigmaatschappijen of is dit ook van toepassing op andere vervoerders in de reisbranche?

Een aanbieder van een pakketreis is op basis van Europese regelgeving³ wettelijk verplicht om maatregelen te treffen die consumenten beschermen tegen een faillissement. Dat geldt ook voor luchtvaartmaatschappijen die een pakketreis aanbieden. De maatregelen moeten verzekeren dat de reissom kan worden terugbetaald.

Het merendeel van de pakketreisorganisaties geeft door zijn deelname aan de Stichting Garantiefonds Reisgelden (SGR) invulling aan deze verplichting uit de EU-richtlijn Pakketreizen. Fondsen als SGR voorzien consumenten van een garantie waardoor consumenten schadeloos gesteld worden bij een faillissement van een aangesloten reisorganisatie. Sinds 16 maart vallen ook vouchers voor pakketreizen onder deze

² <https://www.consuwijzer.nl/coronacrisis/uw-reisrechten-bij-het-coronavirus>

³ Richtlijn (EU) 2015/2302

garantie. Bij de SGR zijn ongeveer 750 reisorganisaties aangesloten, die ongeveer 90% van de markt voor pakketreizen vertegenwoordigen.

Voor losse vliegtickets geldt een ander wettelijk kader⁴ en daarin is geen verplichte bescherming tegen insolventie opgenomen. De vouchers die zijn uitgegeven voor losse vliegtickets zijn derhalve niet gegarandeerd.

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister met klem de voorkeur voor de vouchers kenbaar te blijven maken en tegelijkertijd steun te blijven zoeken voor deze oplossing en meer draagvlak voor gunstige vouchers te verwerven bij de EC. De leden vragen zich af hoe de verhoudingen liggen in het EP, waar meer steun en begrip voor de vouchers aanwezig is. De leden van de VVD-fractie vragen de Minister de druk op de liquiditeit van vooral luchtvaartmaatschappijen, maar ook breder in de reisbranche, onder de aandacht te brengen bij haar collega's en de EC. Snapt de EC eigenlijk wel voldoende wat er aan de hand is, vragen de leden zich af? De leden vragen zich af wat het aantrekkelijker maken van vouchers behelst, kunnen vouchers ook worden overgedragen over verhandeld, waardoor de consument meer mogelijkheden krijgt? Is dat een optie? Is de terugbetaaltermijn van zeven dagen wel realistisch in een sector die het geld niet meer heeft en geconfronteerd wordt met allerhande annuleringen en omboekingen? Deelt u de mening dat de reisbranche van groot belang is voor vele landen en dat juist landen die nu zo getroffen zijn, bij uitstek baat zouden hebben bij het kunnen ontvangen van honderdduizenden gezonde vakantiegangers die daar hun vakantiegeld gaan besteden? Hoe worden consumenten eenduidig geïnformeerd over hun rechten en de mogelijkheden om dadelijk weer zorgeloos op vakantie te kunnen gaan?

Vouchers kunnen op diverse manieren aantrekkelijker worden gemaakt. De Commissie heeft daarvoor op 13 mei jl.⁵ een aantal aanbevelingen gedaan, maar het is primair aan de luchtvaartmaatschappijen om dit op te pakken. Een mogelijkheid om vouchers aantrekkelijker te maken is overdraagbaarheid aan anderen, en diverse maatschappijen maken dit reeds op beperkte schaal mogelijk. Grootschalige toepassing is technisch uitdagend en brengt een risico op fraude met zich mee. Een andere optie is dat de vouchers bij meerdere maatschappijen kunnen worden gebruikt. Daarnaast kunnen luchtvaartmaatschappijen meer waarde toekennen aan een voucher. Zo biedt KLM bijvoorbeeld vouchers aan met 15% meer waarde dan dat de initiële ticketprijs.

Het kabinetsbeleid is dat wij consumenten, die het zich kunnen veroorloven, aanmoedigen om vouchers te accepteren, omdat die een acceptabel alternatief zijn voor terugbetaling op korte termijn. Ik kan me goed voorstellen dat terugbetaling binnen 7 dagen lastig is te realiseren, alleen al om praktische redenen: het aantal geannuleerde vluchten en terug te betalen tickets/uit te geven vouchers ligt veel hoger dan normaal en luchtvaartmaatschappijen zijn daar niet op berekend.

In het Europees parlement is er eveneens steun voor de uitgifte van vouchers. Zo hebben leden van RENEW en S&D de Europese Commissie een brief gestuurd waarin gevraagd wordt om een tijdelijke uitzondering op Europese wetgeving. Ook de EPP heeft een tijdelijke uitzondering expliciet gesteund. De Europese Commissie is zeer goed op de hoogte

⁴ Verordening (EG) 261/2004.

⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication_transportservices.pdf

van de huidige situatie in de luchtvaartsector, maar ziet ook toe op de juiste uitvoering van de EU-regels over passagiersrechten.

Het is belangrijk dat internationaal reizen en het toerisme weer op gang kan komen, maar dat moet wel veilig gebeuren. Daarbij is het verstandig dat consumenten zichzelf goed informeren over de gezondheidssituatie in het land van bestemming en checken welke maatregelen er van kracht zijn (bv. verplichte quarantaine bij aankomst).

De leden van de D66-fractie waren verheugd te vernemen dat de Minister heeft gekozen om haar aanwijzing in te trekken (Kamerstuk 31 936, nr. 740). Deze leden vinden het echter moeilijk te begrijpen dat de Europese Commissie het voortouw moest nemen om tot betere consumentenbescherming te komen, terwijl de Minister ook op de hoogte was van het gat dat haar aanwijzing liet in de keuzevrijheid- en bescherming van de consument. Deze leden vernemen daarom graag van de Minister waarom zij pas overging tot terugtrekking na de aanwijzing van de Europese Commissie.

Luchtvaartmaatschappijen verkeerden als gevolg van het vrijwel compleet stilvallen van het luchtverkeer in acute financiële nood. In de periode dat de aanwijzing gold, heeft een groot aantal landen besloten om luchtvaartmaatschappijen financieel te steunen. Hierdoor zijn zij voorzien van kapitaal dat onder meer gebruikt wordt om passagiers terug te betalen. Ook hebben luchtvaartmaatschappijen hun vouchers aantrekkelijker gemaakt.

De leden van de D66-fractie hebben bovendien vernomen dat de intrekking van de aanwijzing heeft geleid tot een situatie waar consumenten die vóór 14 mei een voucher hebben aangevraagd alsnog bij veel luchtvaartmaatschappijen, waaronder ook KLM en Transavia, geen terugbetaling kunnen aanvragen. Dit omdat de regeling volgens maatschappijen niet geldt met terugwerkende kracht. Is de Minister het eens met de leden van de D66-fractie dat deze situatie niet alleen onwenselijk is, maar ook ingaat tegen het Europees consumentenrecht, waarvan de Minister zelf aangaf dat het nog gold ondanks haar beslissing niet te handhaven? Is de Minister bereid de Europese Commissie te vragen of zij menen dat de consumentenbescherming in verordening 261/2004 óók geldt voor consumenten wier vlucht is geannuleerd vóór 14 mei? En is zij bereid aan de luchtvaartmaatschappijen duidelijk te maken dat reizigers met een voucher verkregen vanwege een annulering voor 14 mei de vrije keuze moeten hebben tussen behoud van de voucher en geld terug? Zo nee, hoe rijmt zij de huidige praktijk bij luchtvaartmaatschappijen – om alle verzoeken voor een refund op tickets geannuleerd voor 14 mei van de hand te wijzen – met het Europees recht? Welke stappen is de Minister zelf nog voornemens te zetten om te zorgen dat ook consumenten die eerder geen keuze hadden, nu een keuze krijgen tot terugbetaling?

Het recht op terugbetaling is niet afhankelijk van de handhaving. Met de aanwijzing (en intrekking daarvan) aan de ILT veranderde de handhaving, maar veranderden de passagiersrechten uit Verordening (EG) 261/2004 op zichzelf niet. Ik heb dit vanaf maart aangegeven: als een passagier het aangeboden voucher niet wil accepteren, dan moet de luchtvaartmaatschappij terugbetalen. Een passagier kan dat afdwingen via de rechtbank, eventueel met hulp van een claimbureau. Dit was voor de coronacrisis ook al het geval en in lijn met het Europees recht. Als er signalen zijn dat

bepaalde maatschappijen structureel passagiersrechten schenden, dan zal de inspectie handhavend optreden. Dit houdt in dat de ILT bestuursrechtelijke sancties kan opleggen bij stelselmatige overtreding. De ILT kan niet afdwingen dat luchtvaartmaatschappijen tot terugbetaling overgaan in individuele gevallen.

Gezien de financiële instabiliteit waar veel luchtvaartmaatschappijen nu mee kampen en de consumentenrisico's die hiermee gepaard gaan, waren deze leden namelijk verheugd te vernemen dat hiervoor een meerderheid bestond onder de lidstaten. Kan de Minister uiteenzetten wat het voorstel van de Europese Commissie hierover was? Kan zij bovendien toelichten welk tijdspad zij voorziet in de realisatie hiervan?

Er is op dit punt geen nieuws; de Commissie heeft zich hier niet over uitgesproken. Ik ga ook hierover graag binnenkort met de Commissie in gesprek.

De leden van de SP-fractie vragen in hoeverre reizigers nu in staat zijn om hun geld terug te krijgen voor reizen die door de coronacrisis geannuleerd zijn. Geldt dit alleen voor Europese maatschappijen en organisaties, of voor alle maatschappijen en organisaties? En kunnen reizigers die in eerste instantie eigenlijk niet anders konden dan voor vouchers kiezen, alsnog hun geld terugkrijgen?

Verordening (EG) 261/2004 over passagiersrechten in de luchtvaart is van toepassing op alle vluchten vertrekkend vanaf een EU-luchthaven, en op alle vluchten vanuit derde landen met EU-maatschappijen. Dat betekent dat de passagiersrechten zoals vastgelegd in de verordening dus ook van toepassing zijn op vluchten vertrekkend vanuit Nederland met een niet-EU-maatschappij.

Reizigers die een voucher hebben gekregen maar in plaats daarvan hun geld terug willen, kunnen via de civiele rechter een procedure beginnen. Dit was ook het geval tijdens en vóór de aanwijzing. De ILT kan bestuursrechtelijke sancties opleggen bij stelselmatige overtreding. De ILT kan niet afdwingen dat luchtvaartmaatschappijen tot terugbetaling overgaan in individuele gevallen.

De veiligheidsrichtsnoeren voor de luchtvaart laten wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft veel te veel ruimte voor eigen interpretatie aan maatschappijen. Het kan niet zo zijn, dat de partij die het meeste belang heeft bij de minste beperkingen de mate van beperking kan vaststellen, als de gezondheid van talloze mensen op het spel staat. De leden vragen hoe en door wie de richtlijnen in de praktijk worden gehandhaafd? Welke sancties zijn er voor maatschappijen die zich niet aan de regels houden? Kan Nederland maatschappijen of vliegtuigen van luchthavens die onvoldoende maatregelen nemen, weren? Hoe wordt hierop toegezien?

Het kabinet beraadt zich momenteel over het implementeren van de internationale richtsnoeren zoals uitgegeven door ECDC en EASA en de nationale invulling hiervan. Toezicht en handhaving wordt daarin meegenomen.

Dan hebben de leden van de GroenLinks-fractie uit Brussel begrepen dat er een commissievoorstel ligt om de CORSIA-baseline aan te passen van het 2019/2020 gemiddelde naar 2019.

Mogelijk leidt het ertoe dat de sector voorlopig helemaal niets hoeft te doen en dat kan niet de bedoeling zijn, aldus de leden van de GroenLinks-fractie. De leden vragen of dit klopt? Wat is hier het Nederlandse standpunt in? Kan de Minister toezeggen dat we het toch al zwakke CORSIA niet verder gaan uithollen?

Als er in 2022 een algemene evaluatie en herziening van CORSIA staat, zou dat het eerste moment zijn om mogelijk dingen aan te passen. Dan is ook meer duidelijk over de ontwikkeling van de middellange termijn van de sector en wat de opgave is. De leden van de GroenLinks-fractie vragen zich af of de Minister bereid om in Europa te pleiten voor het vasthouden aan de afspraken tot 2022? Is de Minister bereid iom hier bij de komende ICAO-meeting in juni voor te pleitten?

De invloed van COVID-19 op de internationale luchtvaart is onmiskenbaar en dit zal ook grote gevolgen hebben voor de CO₂-emissies van 2020, die mede de baseline van CORSIA bepalen. Of deze situatie een aanpassing van de baseline rechtvaardigt en welke effecten dat zou hebben op de uitvoering van CORSIA op de korte en lange termijn wordt momenteel nader onderzocht. Binnen de bredere context van de manier waarop de internationale luchtvaart zich duurzaam moet ontwikkelen, wordt hierbij gekeken naar verschillende alternatieven, waarbij de effectiviteit, kosten, haalbaarheid en uitvoerbaarheid worden meegenomen. Op dit moment bespreken de Europese lidstaten met welke positie Europa de gesprekken in de ICAO Council in zal gaan. Nederland is daarbij ambitieus.

De Leden van de D66-fractien wijzen op de motie van de leden Sneller en Stoffer (Kamerstuk 29 232, nr. 19). De leden van de D66-fractie vragen zich af of de Minister kan toelichten hoe zij zich hard zal maken voor de uitvoering van deze motie in deze Transportraad. Is de Minister bereid te pleiten voor het opschorten van de gratis ETS-rechten, de opstelling van Europese richtlijnen voor duurzaamheidseisen aan corona gerelateerde staatssteun en andere maatregelen die het systeem van de Europese luchtvaartsector kunnen vergroenen? Zo nee, waarom niet?

Het verlagen van gratis emissierechten voor de luchtvaart maakt onderdeel uit van de Europese Green Deal. De regering staat positief tegenover het afbouwen van gratis rechten en heeft de Europese Commissie gevraagd om een tijdige algehele evaluatie van het EU ETS, waarbij alle elementen van het EU ETS luchtvaart, waaronder de afbouw van gratis rechten, integraal afgewogen dienen te worden.

Verder ben ik in aanloop naar de informele *high level* videoconferentie van 4 juni met een aantal ambitieuze EU landen in overleg om de Europese Commissie op te roepen binnen afzienbare tijd met een juridisch bindend voorstel te komen op het gebied van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Daarbij willen we ook het belang van innovatie en (Europese) financiering voor de verduurzaming van de luchtvaart benadrukken.

Ten slotte zijn deze leden van de D66-fractie ook benieuwd welke plannen de Minister nog meer voornemens is om voor te stellen om aan te sturen op een groen herstel van de Europese luchtvaartsector.

Zowel nationaal als internationaal wordt uitvoering gegeven aan CO₂-emissiereductie door de luchtvaart. Naast bestaande instrumenten

zoals het EU ETS en CORSIA, zet Nederland zich ook nadrukkelijk in voor een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen. Het invoeren van een Europese bijmengverplichting voor duurzame luchtvaartbrandstoffen leidt tot een potentieel kosteneffect vergelijkbaar met dat van een brandstofaccijns en aanvullend tot een directe CO₂-reductie ten opzichte van het gebruik van fossiele brandstof (dubbele werking). De verduurzaming van de luchtvaart is en blijft een hoge prioriteit en is ook bij het herstel van de luchtvaartsector van invloed. Dit is ook onderstreept in de ontwerpluchtvaartnota die ik uw Kamer op 15 mei jl. heb toegezonden⁶. Nederland is bij de ontwikkeling van maatregelen intensief betrokken en speelt een voorhoederol bij zowel de processen in Europees – als in mondiaal verband.

Wegvervoer:

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister kan aangeven of en hoe in Europa wordt nagedacht op welke wijze dagen waarbij veel mensen tegelijk gaan reizen kunnen worden voorkomen. Wat gebeurt er indien blijkt dat er een hele drukke reisdag op komt is? Welk protocol ligt hiervoor klaar? Welke maatregelen worden er genomen door landen én voor Nederland belangrijke doorreis landen om de pitstops zoals tankstations en toiletten tijdens de reis voldoende Corona-proof te maken? Wat wordt er gedaan om besmettingen op deze plekken tot een minimum te beperken? Heeft Nederland hier intensieve gesprekken over met deze doorreis landen? Deze leden lezen dat er gesproken wordt over «robuuste monitoring». Hoe ziet deze monitoring eruit? Kunnen reizigers ook op de dag van reizen de actuele informatie vinden of waar het druk is en waar niet? Wordt er ook een corona-proof veiligheidsprotocol ontwikkeld voor tankstations of andere tussenstops ontwikkeld? Zijn deze protocollen eenduidig, of verschilt dat straks per land? Is de Minister deze punten in te brengen in de informele transportraad?

Het kabinet hoopt deze week een besluit te kunnen nemen over de mogelijkheden wat betreft binnenlands en buitenlands toerisme. De aspecten waar de leden van de CDA-fractie op wijzen, zoals wat er gebeurt op een drukke dag, worden hierin meegenomen. Wel kan ik uw Kamer mededelen dat hierin de volksgezondheid de hoogste prioriteit heeft, wat ook wordt onderstreept door de Europese Commissie in haar richtsnoeren. Indien de besluitvorming voor de informele videoconferentie plaatsheeft, zal ik mijn inbreng – indien nodig – daarop aanpassen.

De leden van de D66-fractie lezen dat Nederland eerder de verplichte CO₂-differentiatie wel steunde, maar het voorstel nog te complex vond. Wat is nu de huidige stand van zaken? Vindt Nederland de CO₂-differentiatie binnen de Eurovignetrichtlijn nog steeds te complex? De leden vragen of de Minister bereid is nu wel de verplichte tariefdifferentiatie en de verplichte korting op basis van nulemissie voor vrachtvoertuigen te steunen.

In de afgelopen periode zijn de nodige werkzaamheden verricht om de complexiteit terug te dringen, zonder daarbij de ambitieuze inzet te verliezen dat ook rekening wordt gehouden met een toekomstig strengere normering van CO₂-emissies voor vrachtvoertuigen. Daarbij is zeker ook aandacht voor de zero-emissie voertuigen. Waar in 2017 door de Commissie werd voorgesteld verplicht 75% korting te geven voor deze voertuigen ten opzichte van het hoogste tarief, is dit in het compromis-

⁶ Kamerstuk 31 936, nr. 741

voorstel nader uitgewerkt in kortingspercentages, afhankelijk van de CO₂-emissie van het vrachtvoertuig. De vaststelling van het tarief en de korting worden overgelaten aan de lidstaat. Los van de nieuwe tariefdifferentiatie, wordt korting mogelijk voor zero-emissie voertuigen zodra de gewijzigde richtlijn in werking treedt. Inherent aan een ambitieuze aanpak is enige complexiteit, maar ik ben blij dat er duidelijk het nodige is verbeterd en de tariefdifferentiatie is dan ook beter uitvoerbaar. De gesprekken over het compromisvoorstel zijn evenwel nog niet afgerond. Het Nederlandse standpunt is daarom niet definitief bepaald.

De leden van de GroenLinks-fractie maken uit de brief van de Minister op dat Nederland nog steeds deel uitmaakt van het kleine groepje landen dat zich verzet tegen verdere Europese harmonisatie van wegbeprijzing. Dat terwijl eerder is besloten om ook verdere stappen tot het belasten van gereden afstanden ook voor auto's en bestelbusjes te onderzoeken. Geen van de te onderzoeken modellen gaat uit van continuering van het oude stelsel van MRB-heffingen en er is ook al lang geen parlementaire meerderheid meer voor om alles bij het oude te houden. Heeft de Minister dit ingebracht in de Europese discussie? Zijn de andere Europese landen hiervan op de hoogte?

De onderhandelingen in Brussel inzake de Eurovignetrichtlijn worden gevoerd op basis van het voorstel van de Commissie uit 2017 en het met uw Kamer afgestemde BNC-fiche⁷. Onderdeel daarvan is de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn van vrachtvoertuigen naar ook overige motorvoertuigen op de weg. Nederland kan hiermee instemmen zoals ook in het BNC-fiche is aangegeven. Voor Nederland staat daarbij voorop dat de keuze of wegbeprijzing wordt ingevoerd aan de lidstaat is. Dat is nu het geval en dit staat niet ter discussie in het voorstel van de Commissie. Nederland maakt zich verder sterk voor behoud van de nodige flexibiliteit in de tekst.

De leden van de GroenLinks-fractie lezen in de stukken dat Nederland opschorting heeft gevraagd voor regels van de rij- en rusttijden van chauffeurs. Kan de Minister dit toelichten? Welke regels worden opgeschort en is dit ook in de praktijk gebeurd? Waarom is hierom gevraagd en wat betekent dit voor de verkeersveiligheid en werkomstandigheden van chauffeurs?

Ik heb op 19 maart jl. bekend gemaakt dat op enkele onderdelen de rij- en rusttijden tijdelijk zijn versoepeld tot en met in eerste instantie 6 april jl. Deze wijzigingen heb ik daarna verlengd tot 1 juni jl., waarmee ik aansloot bij de verlengde maatregelen zoals het kabinet die op 31 maart jl. uitdroeg. Dit gebeurde met instemming van de Commissie. De volgende regels voor enkel de kritieke sectoren werden daarbij aangepast;

- Een verhoging van de dagelijkse rijtijdlimiet van 9 naar 11 uur;
- Een verhoging van de wekelijkse rijtijdlimiet van 56 uur naar 60 uur;
- Een verhoging van de tweewekelijkse totale rijtijdlimiet van 90 naar 96 uur; en
- Een aanpassing van de wekelijkse rustperiode: normaal gesproken dient deze uiterlijk zes dagen na het einde van de laatste wekelijkse rust te beginnen. Dit is verruimd naar zeven dagen.

Ik heb de betreffende derogatie verleend, omdat de kritieke sectoren in ons land op dat moment problemen ondervonden voor wat betreft tijdige levering van producten, goederen en diensten, waardoor onder andere voorraden oprakten en er sprake was van lege schappen.

⁷ Kamerstuk 34 734, nr. 9

De leden van de GroenLinks-fractie hebben uit de media en de stafnotitie enkele plannen vernomen van de EC voor het Green recoveryplan. Veel ideeën lijken aan te sluiten bij wat Nederland nodig heeft. De leden hebben hier enkele vragen over. Er was sprake van een fonds van € 20 mld. voor de aankoop van «schone» voertuigen. Gaat het hier om subsidies voor consumenten? Of bijdragen aan landen die stimuleringsprogramma's opzetten? Gaat het om zero-emissie voertuigen of om iets schonere fossiele? Wat zou een ondersteuning voor het aankopen van nieuwe fossiele voertuigen toevoegen als alle nieuwe voertuigen aan dezelfde emissiewaarden moeten voldoen? De leden begrijpen uit de gelekte stukken ook dat de autosector tientallen miljarden in het vooruitzicht wordt gesteld voor de ontwikkeling van elektrische aandrijfsystemen. Worden voor de toekenning ervan ook eisen gesteld aan de bestaande en toekomstige investeringen en R&D-programma's van de auto-industrie? Mogen automakers wel subsidies accepteren voor de ontwikkeling van e-voertuigen en zelf blijven investeren in fossiele technieken?

De verwachting is dat er middelen beschikbaar komen voor de aankoop van schone voertuigen. Of er sprake is van een fonds en de uitwerking hiervan, is op dit moment nog niet bekend. Ook is tot op heden niet bekend of de middelen alleen voor zero-emissie voertuigen of ook voor nieuwe fossiele voertuigen gebruikt mogen worden. Nederland kiest er nadrukkelijk voor om alleen de aanschaf zero-emissie voertuigen (onder andere personen-, bestel- en vrachtauto's) te subsidiëren. Nederland zal er bij de Europese Commissie op aandringen dat bij de verdere uitwerking van de plannen de Europese middelen alleen ten goede komen aan zero-emissie voertuigen. Daarnaast zijn schone technieken nog niet uitontwikkeld, denk bijvoorbeeld aan batterijsamenstelling, de range van voertuigen, laad- en tanktechnieken en de ontwikkeling van brandstofcellen. Om de concurrentiepositie van de Europese auto-industrie te behouden, blijven investeringen in techniek en innovaties van belang. We wachten daarom de verdere uitwerking van de voorstellen van de Commissie nog even af. Daarnaast zullen voertuigfabrikanten ook moeten blijven investeren in fossiele technieken om te blijven voldoen aan de Europese normen voor klimaat en luchtkwaliteit.

De leden van de D66-fractie juichen een Europees groen herstelplan toe. Daarbinnen zien deze leden dat het elektrificeren van wegmobiliteit als een aanjager voor het snel kunnen verduurzamen van het wegtransport kan dienen. Weke rol ziet de Minister voor Nederland op het gebied van zero-emission voertuigen? Welk aanbod gaat de Minister doen in Brussel? Waar ziet zij kansen om de investeringen in laadinfrastructuur ook in Nederland en de Nederlandse Ten-T wegen te laten landen? Welke voorstellen gaat Nederland doen in Brussel ten aanzien van het Europees groen herstelplan voor de mobiliteit?

Nederland neemt in de EU een plaats in de voorhoede in als het gaat om de uitrol van zero-emissie voertuigen. In het Klimaatakkoord zijn voor de mobiliteitssector diverse afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot van voertuigen te verminderen. Daarvoor wordt ingezet op het stimuleren van de ontwikkeling en uitrol van nul-emissietechnologieën in de mobiliteit- en transportsector. De Nederlandse markt loopt voorop in de uitrol van nul-emissie technologieën, bijvoorbeeld als het gaat om introductie van zero-emissie bussen voor het stad- en streekvervoer en zero-emissie vrachtauto's. Ook op het gebied van laadinfrastructuur vertolkt Nederland

een leidende rol. Graag verwijs ik ook naar de Kamerbrief van 17 april 2020 over de voortgang Klimaatakkoord mobiliteit.⁸

Als het gaat om gewenste investeringen zet Nederland in op de mogelijkheden voor cofinanciering van projecten die gericht zijn op de uitrol van infrastructuur hernieuwbare brandstoffen en technologische innovaties. Hierdoor speelt Nederland actief in op grensoverschrijdende Europese samenwerking op het gebied van voertuigen en brandstoffen. Zo zullen er bijvoorbeeld op de Nederlandse delen van en rond de TEN-T-corridors laad- en tankinfrastructuur voor batterij- en waterstofelektrische voertuigen worden aangelegd. Nederland ziet deze plannen dan ook als een steun in de rug voor de transformatie naar een duurzame toekomst voor de sector mobiliteit en transport. Er wordt ingezet op het actualiseren van relevante richtlijnen zoals die voor infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFID) en voor hernieuwbare energie (RED). Daarmee zet Nederland zijn ambitie kracht bij en werkt tevens aan het bereiken van de hieraan gerelateerde doelstellingen. De implementatie van de richtlijnen is onderdeel van een klimaatakkoord gesloten met stakeholders uit de publieke en private sector. Nederland kiest daarbij voor investeringen in alternatieve brandstoffen en emissievrije voertuigen en de bijbehorende laad- en tankinfrastructuur. Daarnaast zet Nederland in op efficiencyverbeteringen in het goederenvervoer en logistiek.

De leden van de D66-fractie vragen zich af of de Minister, net als de leden van de D66-fractie, de noodzaak ziet om ook de verduurzaming van het vrachtvervoer over de weg. Op welke wijze gaat Nederland in Europees verband de Commissie aansporen om te investeren in de verduurzaming van vrachtvervoer over de weg?

Ja, zie de afspraken uit het Klimaatakkoord voor duurzame mobiliteit, waaronder de aanschafsubsidies voor bestelauto's, de DKTI-regeling om schone technieken en innovaties aan te jagen in transport en bijvoorbeeld de regeling om tol terug te sluiten naar schone technieken en innovaties in de sector logistiek. Nederland bepleit al sinds jaar en dag strengere normen voor zowel personen als vrachtvoertuigen, dit geldt bijvoorbeeld voor Euro VII en CO₂-norming. Daarnaast maakt Nederland zich sterk voor investeringen in laadinfra en ondersteunt initiatieven die oproepen tot beschikbaarheid van vrachtvoertuigen.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of zij ook tijdens het afschalen van de maatregelen wil blijven aandringen op begrip voor onze vrachtwagenchauffeurs als het gaat om de controles op de rij- en rusttijden. Tijdens een rit door verschillende landen hebben chauffeurs te maken met verschillende normen voor onder andere de wekelijkse rijtijd. Het is lastig te weten aan welke norm men zich moet houden. Daarom zou er rekening moeten worden gehouden met de uitzonderlijke situatie waar de sector zich de afgelopen maanden in bevond.

Op 1 juni jl. zijn alle door de Europese Commissie tijdelijk goedgekeurde derogaties in dit verband komen te vervallen. Dit betekent dat sinds deze datum weer de reguliere rij- en rusttijden zijn komen te gelden. De Commissie heeft een publiek toegankelijk overzicht gemaakt van de verschillende versoepelingen per lidstaat. Ook de nationale handhavende partijen wisselen de informatie over aangepaste rij- en rusttijden uit. Aangezien sinds 1 juni jl. de oorspronkelijke situatie weer geldt, is het niet nodig om coulance te betrachten bij de handhaving.

⁸ Kamerstuk 32 813, nr. 494

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister of er in het geval van nieuwe verplichtingen omtrent persoonlijke beschermingsmiddelen voor beroepschauffeurs ook wordt gezorgd voor een goede toegang tot deze middelen.

Vooralsnog worden er geen nieuwe verplichtingen opgelegd. Ik ga ervan uit dat indien dit in de toekomst nodig zal zijn, er voldoende persoonlijke beschermingsmiddelen zijn voor alle vitale beroepsgroepen. Sommige beschermingsmiddelen blijven echter voorbehouden aan de zorg.

Green Lanes:

De leden van de D66-fractie vragen zich af hoe het staat met de «green lanes» die in het leven zijn geroepen voor het verbeteren van de doorstroming van het goederenvervoer tijdens de coronacrisis. Eerder meldde de Minister dat nog een aantal «hardnekkige knelpunten» bestonden. Hoe staat het nu met deze knelpunten? Ziet de Minister nog steeds dezelfde problemen? Zo ja, hoe worden deze opgelost?

Wat betreft de doorstroming van het goederenvervoer zien we dat de situatie is verbeterd, met name in het Schengengebied. Wachttijden aan de grenzen binnen de EU tussen Schengengebied en niet-Schengen blijven nog wel problematisch. De Europese Commissie monitort deze situatie dagelijks en heeft bilateraal overleg met betrokken landen om de doorstroming van het goederenvervoer aan deze grenzen te verbeteren.

De leden van de VVD-fractie vragen om een soepele doorgang van goederenvervoer in de periode van afschaling na de coronalockdowns. Hoe worden vertragingen aan de landsgrenzen zoveel mogelijk voorkomen? Hoe wordt voorkomen dat eisen telkens wisselen of erg afwijken tussen de lidstaten? Wil de Minister zich hard maken om greenlanes en beperkte informatieplicht te houden, ook als er een tweede coronagolf zou ontstaan?

Juist in de periode van afschaling van de maatregelen met daarbij de kans op toenemend personenverkeer tussen grenzen vind ik het belangrijk vast te houden aan een goede werking van de Green Lanes. Ook de Commissie heeft het belang hiervan benadrukt in haar recente mededeling (13 mei jl.) met richtsnoeren over het herstel van de transportdiensten.

Spoor

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder zeer te spreken over mogelijke investeringen in spoor en treinen. Daarmee zou het grote missende spoor deel in de Green Deal hersteld kunnen worden. Gaat Nederland hier aanspraak op maken? Kunnen daarmee reserves die door de Corona crisis zijn opgemaakt weer worden aangevuld of moeten de fondsen worden besteed aan nieuwe investeringen? Worden dit dan projecten boven op de reeds besloten MIRT-programma's voor spoor? En de nachtrein, welke mogelijkheden zien de Minister en Staatssecretaris om Nederland hierin te laten meedelen?

De Europese Commissie heeft op 27 mei 2020 nieuwe voorstellen gedaan voor de EU-meerjarenbegroting en het economisch herstelfonds voor het bestrijden van de COVID-19 crisis. De Minister van Buitenlandse Zaken zal de Tweede Kamer binnenkort informeren over de Nederlandse inzet daarbij. De meer gedetailleerde uitwerking van de plannen van de Europese Commissie verschijnen spoedig. Indien deze plannen wijzen op

meer EU-financiering voor o.a. spoorwegen, kan dat van invloed zijn op de toekomstige MIRT-financiering.

Wat betreft de nachttrein geldt: in 2019 is er een principebesluit genomen om de nachttrein als proef terug te brengen naar Nederland. De benodigde middelen zoals benoemd in het principebesluit zijn al gereserveerd in de begroting. Samen met NS worden afspraken omtrent de subsidiering nu nader uitgewerkt alvorens de subsidie kan worden beschikt. Voorafgaand aan het principebesluit om de nachttrein ter herintroduceren is een consultatiefase geweest met andere vervoerders. Tot op heden hebben geen andere vervoerders zich gemeld met een concreet plan.

De leden van de D66-fractie zijn positief dat de Minister een position paper heeft gestuurd aan de Europese Commissie over het agenderen van het internationale personenvervoer per spoor in het kader van de Europese Green Deal. Daarnaast lezen deze leden dat de Minister overlegt met andere EU-lidstaten en de Europese Commissie over de volgende stappen in dit kader. Kan de Minister toelichten hoe het staat met deze overleggen? Is al meer bekend over eventuele vervolgstappen? Daarbij zien deze leden dat de Minister op middellange termijn een grotere rol ziet voor het internationaal personenvervoer per spoor. Met name op afstanden tot 800 km. Kan de Minister toelichten wat zij definieert als een middellange termijn?

Naar aanleiding van het *position paper* dat ik op 30 januari aan de Commissie heb gestuurd, is Nederland een initiatief gestart met andere lidstaten. Met dit initiatief verkennen we de mogelijkheid concrete stappen te zetten samen met de Europese Commissie om een politiek statement op te stellen. Doel is dat zoveel mogelijk lidstaten zich, via een platform van lidstaten inclusief de Commissie en sectorpartijen, committeren aan de verdere ontwikkeling van het internationaal personenvervoer per spoor. Ik verwacht het politiek statement, namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, met steun van zoveel mogelijk lidstaten op 4 juni te presenteren tijdens de informele videoconferentie van transportministers. Na presentatie hiervan zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het aan uw Kamer sturen. Voorts zal er ook een begin worden gemaakt met het voorgestelde platform. Het platform kan vervolgens ook input leveren voor de (uitwerking van) de Green Deal en de recent gepubliceerde groene herstelplannen van de Commissie. De initiatieven van Nederland om een verbeterde Europese samenwerking te realiseren op het terrein van internationaal personenvervoer per spoor sluiten goed aan bij het plan van de Commissie 2021 uit te roepen tot het jaar van de spoorwegen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de position paper internationaal personenvervoer per spoor. Zij vragen de Minister in hoeverre de huidige coronacrisis en het nieuwe normaal wordt aangegrepen om internationaal reizen met de trein een extra impuls te geven. Is de Minister het met deze leden eens dat juist nu de reissector opnieuw tegen het licht wordt gehouden en er een forse economische crisis aankomt, het logisch is om te investeren in (infrastructuur voor) de internationale trein? Kan de Minister toelichten op welke manier zij, in navolging van de position paper, het internationaal treinverkeer gaat stimuleren en op welke termijn zij hier investeringen voor denkt te kunnen doen?

Het *position paper* diende om de noodzaak van een meer uitgesproken Europese agenda voor het internationale personenvervoer per spoor te onderbouwen. De coronacrisis heeft een grote negatieve impact op de gehele vervoerssector, zo ook voor het internationale personenvervoer per spoor. De herstelfase na de coronacrisis kan ook een gelegenheid zijn om het internationale personenvervoer verder te ontwikkelen. Op 4 juni hoop ik, namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, met steun van zoveel mogelijk lidstaten een politieke verklaring over Europese agendering van het internationale personenvervoer per spoor te presenteren tijdens de informele videoconferentie van transportministers.

De leden van de D66-fractie signaleren dat onduidelijkheid is ontstaan over het dragen van mondkapjes in het openbaar vervoer. Zo worden in Nederland andere eisen gesteld aan mondkapjes dan in onze buurlanden. Betekent dit dat Nederlandse reizigers een boete kunnen krijgen wanneer zij met een mondkapje reizen per internationale treinverbinding, die is goedgekeurd in Nederland maar bijvoorbeeld niet in België?

Het staat voorop dat landen zelf bepalen wat de eisen zijn waaraan een mondkapje moet voldoen. Handhaving en eventuele sanctionering daarvan behoort ook tot de exclusieve bevoegdheid van een land. Er ligt een gedeelde verantwoordelijkheid voor reiziger en vervoerder zich hierover te laten informeren. Voorts ligt het in de rede dat internationale vervoerders de reiziger zo goed mogelijk informeren over de van toepassing zijnde regels voor de gehele reis. Problemen op dit terrein neemt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zeer serieus en zij zal deze – indien nodig – in Europees verband aankaarten. Bovendien wilt de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zich er sterk voor maken dat er voor internationale treinreizen een geharmoniseerd protocol komt dat wordt voorbereid met alle betrokken partijen in samenwerking met het Europees agentschap voor spoorwegen (ERA).

De leden van de D66-fractie vragen zich af of de Minister bereid is om op Europees niveau het belang van continuïteit van het openbaar vervoer te agenderen. Hoe gaat de Minister samen met de andere Europese lidstaten deze continuïteit waarborgen? Hoe ondersteunen andere lidstaten vervoerders financieel? Hoe beoordeelt u het afwegingskader gepubliceerd door de Europese Commissie over staatssteun aan de ov-sector?

De Europese Commissie heeft in haar recent gepubliceerde richtsnoeren over toerisme en transport benadrukt dat de hervatting van transportdiensten (zoals het openbaar vervoer) essentieel is voor het leven en de economie van de EU. Dit belang wordt volledig door het Nederlandse kabinet onderstreept en zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – indien noodzakelijk – nadrukkelijk naar voren brengen in Europese overleggen met andere lidstaten en de Commissie. De Europese regelgeving met betrekking tot concessievervoer – binnen welk kader veel vervoersdiensten worden uitgevoerd – biedt lidstaten in deze coronacrisis de mogelijkheid om aanvullende afspraken te maken en zo nodig financiering beschikbaar stellen voor de openbare dienstcontracten voor uitvoering openbaar vervoer. Voor internationaal personenvervoer per spoor zal Nederland zo veel als mogelijk samenwerken met betrokken buurlanden.

Andere lidstaten bezien momenteel ook (financiële en andere) afspraken ten behoeve van continuering openbaar vervoer. Zo heeft het VK voor alle spoorbedrijven voor een beperkte periode noodconcessies verleend met nieuwe afspraken over risicoverdeling voor kosten en opbrengsten van

het vervoer. In Oostenrijk worden ook afspraken voorbereid met de uitvoerders van open access diensten.

De Europese Commissie heeft op 25 mei 2020 het regelgevend kader⁹ voor staatssteun in deze situatie verder toegelicht. De Commissie geeft in dit document aan dat ofwel bestaande openbare dienstcontracten volgens de regels kunnen worden aangepast of dat er een noodvoorziening kan worden getroffen met de betrokken vervoerder voor een periode van twee jaar. Voor de Nederlandse situatie biedt dit Europese kader voldoende mogelijkheden om zo nodig afspraken te maken met vervoerders over dienstverlening en subsidies.

Maritiem:

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister het met deze leden eens is dat een modal shift naar *short sea shipping* bijdraagt aan verdere verduurzaming van het Europese transport. En kan de Minister aangeven of zij zich inzet voor de concrete toepassing van Europese middelen zoals de Connecting Europe Facility en Horizon Europe voor de versnelde verduurzaming van Nederlandse schepen?

Ja, ik ben het met de leden van de CDA-fractie eens dat *short sea shipping* een rol kan spelen in de verdere verduurzaming van het Europese transport. En ja, het kabinet zet zich in om middelen vanuit de Connecting Europe Facility in samenhang met innovatieve financiële instrumenten van de Europese Investeringsbank (EIB) in te zetten voor zowel laadinfrastructuur als voor duurzame brandstoffen in havens en vergroening van de vloot.

De leden van de CDA-fractie lezen in onderzoek van klassenbureau DNV-GL dat met het optimaliseren van de logistieke planning tot 20–25% CO₂ en andere emissies bespaard kan worden als de bemanning aan boord van een zeeschip van tevoren goed weet wanneer het schip welkom is in een haven om te laden of lossen. Deze leden hebben begrepen dat in de zeevaart er nauwelijks met slots wordt gewerkt zoals dat bij de luchtvaart wel gebeurt. En deze leden hebben begrepen dat als bemanning eerder op de hoogte is van bijvoorbeeld vertragingen met het laden of lossen op een terminal, er langzamer en vaak efficiënter gevaren wordt. Deze leden zien dat als een win-win-win situatie voor de rederij, de terminaloperator en het klimaat en milieu. Is de Minister bereid om samen met haar Europese collega's tot een voorstel te komen voor een verbetering in de logistieke planning van zeeschepen («just in time sailing») om zo CO₂ en andere emissies van de zeevaart te reduceren?

Het verbeteren van de logistieke planning tussen bedrijven is primair aan het bedrijfsleven zelf, waarbij de overheid inzet op het creëren van een gelijk speelveld voor marktpartijen, handelsbevordering en het wegnemen van eventueel wetgevende en administratieve obstakels. Daardoor kan de logistieke planning verbeteren en kunnen CO₂ en andere emissies worden gereduceerd. Daar zet ik mij samen met mijn Europese collegae actief voor in. Zo werk ik aan de realisatie van een digitale infrastructuurvoorziening waardoor alle logistieke partijen kwalitatief hoogwaardige en veilige data op een snelle manier beschikbaar kunnen krijgen. Mijn

⁹ https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/land_transport_overview_rules_during_coronavirus.pdf

ministerie is in dit kader trekker van een groot EU CEF-project, FEDeRATED, waaraan vele EU-lidstaten en de Europese Commissie in deelnemen; in dit project is speciale aandacht voor de zeescheepvaart.

De leden van de D66-fractie zijn verheugd te vernemen dat met dit overleg de nadruk wordt gelegd van het belang van een groen herstel voor de transportsector. Zoals deze leden al aangaven in het Schriftelijk Overleg Binnenvaart en Maritiem, zijn deze leden namelijk zeker voor de maritieme en binnenvaartsector van mening dat juist nu een impuls moet gegeven worden aan de doelstellingen van zowel de Green Deal als het Klimaatakkoord (Kenmerk 2020D18690). Deze leden zijn daarom benieuwd te vernemen van de Minister wat haar inzet hierop zal zijn. Deelt de Minister de mening van deze leden dat gezien de snel dalende olieprijs, extra maatregelen moeten worden genomen om te zorgen dat vergroening financieel aantrekkelijker blijft dan blijven varen op fossiele brandstoffen? Zo ja, welke maatregelen voorziet de Minister hierin? Zo nee, waarom niet? Voorziet de Minister ook andere mogelijkheden tot vergroening, zoals bijvoorbeeld een Europees innovatiefonds en zo nee, waarom niet? Tenslotte zijn deze leden benieuwd of ook op Europees niveau zal worden gekeken naar de mogelijkheid tot anticyclisch investeren om de gevolgen van de coronacrisis voor de sector te verzachten.

Een dalende olieprijs is inderdaad geen goede prikkel om het gebruik van fossiele brandstoffen in de scheepvaart te beperken. Zowel voor binnenvaart als voor zeevaart onderneem ik acties die de vergroening financieel aantrekkelijker moeten maken. Zoals eerder aangegeven, ondersteun ik de Commissie in het onderzoeken van verschillende maatregelen, waaronder uitbreiding van EU-ETS naar zeevaart om vergroening financieel aantrekkelijker te maken. Voor de binnenvaart wordt onderzocht of een jaarverplichting voor duurzame biobrandstoffen kan worden ingevoerd via de implementatie van de Europese richtlijn hernieuwbare energie. Daarnaast wordt gewerkt aan een labelsysteem voor binnenvaartschepen waarmee schippers kunnen aantonen hoe duurzaam zij zijn en waarmee banken, verladers, havens en overheden de verduurzaming kunnen steunen. In het kader van het onderzoek naar het vergroeningsfonds voor de binnenvaart worden ook de mogelijkheden van een CO₂-heffing en ETS onderzocht. Het voorstel voor een groen herstelplan dat op 27 mei jl. door de Commissie is gepresenteerd wordt momenteel door het kabinet geapprecieerd; ook ten aanzien van de samenloop vergroening en herstel van de zee- en binnenvaart. Uw Kamer wordt daar zo spoedig mogelijk over geïnformeerd. Op Europees niveau wordt naar alle mogelijkheden gekeken om de gevolgen van de crisis te verzachten.