

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de Informele high-level videoconferentie van EU-transportministers d.d. 29 april 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 804), haar brief houdende het verslag van de informele bijeenkomst van Transportministers d.d. 11 maart 2020 in Opatija, Kroatië (Kamerstuk 21 501-33, nr. 801), haar brief houdende het verslag van de informele videoconferentie van Transportministers d.d. 18 maart 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 800) en haar 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 voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
VVD-fractie
PVV-fractie
CDA-fractie
D66-fractie
GroenLinks-fractie
SP-fractie
PvdA-fractie
SGP-fractie

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de extra ingelaste Transportraad in verband met het coronavirus en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen de Minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda en de overige stukken en hebben de volgende vragen bij dit schriftelijk overleg.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Extra ingelaste Transportraad in verband met het coronavirus op 28 april 2020. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen over deze stukken.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de geagendeerde stukken voor de extra ingelaste Transportraad in verband met het coronavirus en hebben enkele vragen over de gevolgen van het coronavirus op de transportsector.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben naar aanleiding daarvan enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben naar aanleiding daarvan nog enkele vragen en opmerkingen.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat goederenstromen, vanwege de uitbraak van corona, naast de reguliere afhandeling zoveel mogelijk ongehinderd door Europa getransporteerd kunnen worden. Deze leden zijn verheugd te constateren dat het mogelijk is afspraken te maken met buurlanden en andere landen om dit te realiseren. De prioriteit zou volgens deze leden moeten liggen bij de hervatting van verkeer en goederentransport, op een verantwoorde en veilige manier, die de economie zo min mogelijk schade toebrengt. Deze leden wensen de Minister veel succes bij deze opgaven en zien uit naar de uitkomsten. Indien de Minister steun of een uitspraak van de Kamer verlangt, vernemen deze leden dit graag en zullen zij dit toetsen aan bovenstaande.

Nederland heeft als handelsland en open economie bijzonder veel baat bij een vlot vervoer over de weg, door de lucht, per spoor en binnenvaart.

PVV-fractie

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

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

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 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. Deze leden willen 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?

CDA-fractie

Transport van cruciale goederen en voorkomen van wachttijden

De leden van de CDA-fractie merken op dat de transportsector een belangrijke rol vervult tijdens de coronacrisis. Het zijn mede de vrachtwagenchauffeurs die ervoor zorgen dat onze zorgverleners de spullen krijgen die zij nodig hebben en dat wij onze boodschappen kunnen blijven doen. Deze leden vinden het van groot belang dat het transport van cruciale goederen geen vertraging oploopt. De Minister gaf bij het vorige schriftelijke overleg aan dat uit haar contacten met de sector blijkt dat 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 er inmiddels van 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 zogenaamde «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?

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 is 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 ervoor te zorgen dat lidstaten afbouwmaatregelen accepteren en op elkaar afstemmen?

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 er tijdens de Transportraad voor in te zetten dat nationale maatregelen onderling moeten worden erkend, om zo onduidelijkheid bij controle te voorkomen waardoor chauffeurs ongehinderd op pad kunnen? 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. Waarom is de inzet van de Minister een half jaar?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe het er Europees voor staat met de verruiming van rij- en rusttijden. Hoe worden grote onderlinge verschillen tussen lidstaten en fouten in de handhaving voorkomen? Kan de Minister verder aangeven of wachttijden bij laad- en loslocaties oplopen? Zo ja, ziet de Minister hier een oplossing voor? Deze leden hebben begrepen dat Transport en Logistiek Nederland (TLN) samen met de 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? 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. Kan de Minister aangeven of de maatregelen goed werken? Klopt het dat deze regels zeker tot 1 juni van dit jaar versoepeld zijn?

Omstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs

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? De Minister geeft aan dat het «Coronaprotocol Transport en Logistiek» is opgesteld in samenwerking tussen TLN, VVT, FNV Transport & Logistiek, CNV Vakmensen, Evofenedex, en VERN. Kan de Minister aangeven hoe dit protocol ervoor gaat zorgen dat de omstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs verbeteren? Deze leden hebben ook begrepen dat in Polen lange files hebben gestaan zonder dat vrachtwagenchauffeurs konden eten, drinken of naar het toilet konden 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 terechtkomen?

Luchtvaart

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 (EG) Nr. 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 twaalf maanden. Deze leden hebben begrepen dat dit langer is dan in sommige andere landen. Klopt dit? Waarom heeft de Minister niet gekozen voor zes 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 twaalf maanden?

Scheepvaart

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

D66-fractie

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 van de Minister ten aanzien van vouchers in de luchtvaartsector het consumentenrecht ernstig in het geding is gekomen. Deze leden hebben eerder (in de schriftelijke overleggen Luchtvaart d.d. 21 april 2020 en EU Toerismeraad d.d. 20 april 2020) de mening uitgesproken dat het onwenselijk is dat het resultaat van het beleid van de Minister is dat consumenten twaalf 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 twaalf maanden wachten mogelijk alsnog niet ontvangen waar zij recht op hebben, namelijk hun geld terug. Deze leden vragen de Minister of zij naar aanleiding van de richtsnoeren op de Verordening (EG) Nr. 261/2004 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 deze leden betreft wordt daarbij niet alleen gekeken naar de bescherming van de belangen van luchtvaartmaatschappijen, maar nadrukkelijk ook naar de rechten van consumenten. Deze leden 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 hiervoor in te zetten bij de Transportraad, zodat de consumentenbescherming ook in andere landen die afwijken van de Verordening 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? Is de Minister ook bereid te bekijken hoe consumenten die een niet-pakketreis hebben geboekt, beter kunnen worden beschermd tegen faillissementen van luchtvaartmaatschappijen? Is de Minister het met deze leden eens dat de noodzaak hiervoor door de coronacrisis is blootgelegd? Zo nee, waarom niet?

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

Volgens de leden van de D66-fractie laat ook de snelheid waarmee sommige luchtvaartmaatschappijen moesten aankloppen bij overheden voor staatssteun 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 deze leden willen vragen of de Minister voornemens is met haar collega's te reflecteren op de vraag welke lessen uit de coronacrisis getrokken kunnen worden. Hoe kan de financiële positie van luchtvaartmaatschappijen in de toekomst worden versterkt?

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. Is de Minister het met deze leden eens dat niet de historische rechten maar duurzaamheidsprestaties het verkrijgen van landingsrechten zouden moeten bepalen? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister toelichten of (en zo ja, hoe) zij op andere manieren wenst te reflecteren op de lessen van deze crisis? Ten slotte hopen deze leden dat

ook alvast wordt gereflecteerd op de duurzame heropbouw van de luchtvaartsector en de wijze waarop hier vanuit Europa aan kan worden bijgedragen. Kan de Minister toelichten of en op welke wijze zij voornemens is dit te doen?

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 ervoor 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?

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat tijdens de vorige informele videoconferentie van Transportministers is gesteld dat actie moet worden genomen op het niveau van de International Maritime Organization (IMO) om rechten van zeevarenden te borgen en onacceptabele blokkades te voorkomen. Bovendien gaf de Minister aan dat een meerderheid van de lidstaten opriep 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?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister hoe zij zich in Europees verband blijft inzetten voor de verduurzaming van vrachtvervoer, aangezien dit bijdraagt aan het groene herstel na de coronacrisis. Deze leden willen benadrukken dat investeringen in elektrisch rijden (voor personenvervoer en vrachtvervoer over lange afstanden) en in de fiets een significante bijdrage kunnen leveren aan een groen herstel. Deze leden 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 deze leden, het elektrisch rijden stimuleert.

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?

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 kortereafstandsvluchten. 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?

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?

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? 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?

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 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?

GroenLinks-fractie

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 zij 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 deze leden missen wel een algemene positie met betrekking tot directe steun aan (nationale) carriers. Dit zal toch ook in Europees verband aan bod moeten komen? Wat wordt de positie van Nederland met betrekking tot verschillende soorten steun? Is nu alles geoorloofd? Wanneer is iets noodsteun en wanneer marktverstoring of nationalisatie? Wat deze leden betreft, is steun geoorloofd, zolang dit nodig is voor behoud van de kortetermijnwerkgelegenheid en samengaat met verduurzaming en herstructurering voor een duurzamere luchtvaart gericht op bereikbaarheid. Is de Minister het eens met deze leden 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 er steun zal worden verleend aan de luchtvaart? Steun voor het behouden of verkrijgen van een groter marktaandeel of om noodzakelijke herstructurering te voorkomen, kan niet de bedoeling zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat de eerste stap om een deel van de oude slotverordening buiten werking te stellen is genomen. Maar dit beschermt vooral de gevestigde belangen. Deze leden vragen de Minister om voorstellen te doen die leiden tot een gehele herziening van de slotverordening. De verdeling van de schaarste aan slots moet veel meer leiden tot een slotverdeling die maximale bereikbaarheid en connectiviteit bij een minimaal aantal vluchten én gezonde concurrentie en slotmobiliteit mogelijk maakt. De markt en het vasthouden aan een status quo met slechts ruimte voor nieuwe initiatieven door verdere groei, is niet langer houdbaar. Deze crisis kan niet uit zichzelf leiden tot een nieuwe luchtvaart voor Europa. Maar de steun die marktpartijen ontvangen en de nieuwe inzichten over klimaat, overlast, bereikbaarheid en collectieve kosten versus particuliere winsten, maken wat deze leden betreft wel dat dit moment moet worden aangegrepen voor het inslaan van een nieuwe weg. Deze leden pleiten ervoor om in te zetten op veel meer sturing van de luchtvaartmarkt. Met name op het gebied van milieu en hinder, overbodige vluchten, arbeidsrechten en het routenetwerk/markttoegang, moeten er strenge en concrete eisen worden gesteld en deze moeten ook verbonden worden aan steun. Steun zou in de vorm van garanties moeten komen in plaats van subsidies en samen moeten gaan meteen verbod op dividend, bonussen of belastingontduiking. Alle landen en Europa als geheel hebben er baat bij om hier gezamenlijk in op te trekken. Nederland heeft als eerste een Europees initiatief genomen door voor te stellen de slotverordening aan te passen. Deze leden vragen de Minister nadrukkelijk om dit initiatief te verbreden en met een voorstel voor steun en herstructurering volgens bovengenoemde lijnen te komen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij dat de Minister in de brief uitsprekt het openbaar vervoer te willen steunen. Dat moet ook, want de sector loopt op dit moment 200 miljoen euro 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 dit maakt dus grote kosten, zonder noemenswaardige omzet. De sector kan op geen enkele wijze aan de concessieafspraken voldoen. Deze 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 coronamaatregelen worden opgeheven?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het redelijk is om vergunningen, rijbewijzen en certificaten met een beperkte periode automatisch te verlengen, of een verlopen document tijdelijk te gedogen, mits de -houder niets te verwijten valt en de veiligheid niet in het geding komt. Dat is iets anders dan een algehele vrijbrief voor alles. Maar daar waar bureaucratische achterstanden, een onmogelijkheid om keuringen of examens af te nemen tot onredelijke gevolgen leidt, is een tijdelijke ontheffing op zijn plaats.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ten slotte benieuwd naar de wijze waarop de coronamaatregelen zo geharmoniseerd kunnen worden dat het internationale verkeer, wegverkeer, luchtvaart en grensoverschrijdend ov, zo min mogelijk hinder voor reizigers opleveren, maar het personeel, de reizigers en de bevolking wel voldoende beschermd zijn en deze maatregelen duidelijk zijn voor alle partijen. In een aantal landen geldt een mondkapjesgebod, of wordt op verschillende manier invulling gegeven aan anderhalvemeterregels. Hoe pakt dit uit voor de trein en de luchtvaart? Blijven dit allemaal nationale (of regionale) regels of kunnen we een Europese harmonisatie verwachten? Zet Nederland hier op in?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie merken op dat het coronavirus volgens de laatste inschatting van de situatie de komende maanden nog zal rondwaren door Europa, waarbij het niet ondenkbaar is dat landen hun maatregelen af en op moeten schakelen. Dit kan voor de transportsector gevolgen hebben voor de mate van beschikbaarheid van (sanitaire) voorzieningen onderweg. Zelfs kan dit gevolgen hebben voor de wijze waarop grensovergangen overgestoken kunnen worden. Deze leden vragen de Minister daarom om zich ervoor hard te maken dat Europese landen, ongeacht de lokale maatregelen, ervoor zorgen dat vrachtwagenchauffeurs altijd toegang hebben tot (sanitaire) voorzieningen. Daarbij kunnen deze leden zich voorstellen dat het strikt handhaven van de rij- en rusttijden niet reëel is wanneer er lange wachttijden ontstaan door «lock down»-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?

De leden van de SP-fractie 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 2020 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 deze 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. Deze leden denken aan het niet uitkeren van dividend, geen bonussen en geen ontslagen van flex- of vast personeel.

PvdA-fractie

Luchtvaart

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? Is de Minister het ermee eens 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 deze leden eens dat hiermee budgetmaatschappijen die jarenlang werknemers hebben uitgebuit en daardoor o.a. veel liquiditeit hebben, extra worden geholpen?

Groene corridors voor goederenvervoer (green lanes)

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de Minister de versoepeling van de rij- en rusttijden van vrachtwagenchauffeurs tot 1 juni 2020 heeft 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 deze leden hoe wordt voorkomen dat door het verruimen van de rij- en rusttijden gevaarlijke situaties kunnen ontstaan door vermoeide chauffeurs. Deze leden constateren verder dat de tijdelijke vrijstellingen voor rij- en

rusttijden gedurende de coronacrisis in iedere Europese lidstaat anders zijn geregeld. Is de Minister bereid om te pleiten voor een uniforme implementering van de rij- en rusttijden gedurende de crisis?

SGP-fractie

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 coronacrisis 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 SGP-fractie vragen de Minister om tijdens de Transportraad te pleiten voor afstemming van de afbouw van vervoerbeperkende 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?

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 coronatijd. Verschillende lidstaten hebben eigenstandig versoepelingen ingevoerd. De onderlinge verschillen zijn groot, zo hebben deze leden begrepen. Dat kan risico opleveren als de normale rij- en rusttijden weer van kracht worden, terwijl bij controles tot vier weken teruggekeken kan worden. Het is voor chauffeurs niet te doen om alles bij te houden. Is de Minister bereid afspraken te maken over het betrachten van coulance bij de handhaving?

II. Reactie van de bewindspersoon