

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 829 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 oktober 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 23 september 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 september 2020 inzake geannoteerde agenda informele videoconferentie met EU-transportministers op 28 september 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 824);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juni 2020 inzake verslag informele high-level videoconferentie met EU-transportministers d.d. 4 juni 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 826);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2020 inzake EU-ministersverklaring ontwikkeling van internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896);
- de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 28 augustus 2020 inzake fiche: Verordening maatregelen duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van COVID-19 (Kamerstuk 22 112, nr. 2904);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 25 augustus 2020 inzake internationaal personenverkeer in relatie tot COVID-19 (Kamerstuk 25 295, nr. 534).

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Veldman

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

Rijkers

Voorzitter: Remco Dijkstra

Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin en Paternotte,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 9.59 uur.

De voorzitter:

Goeiemorgen allemaal: de minister, de ambtelijke ondersteuning, Kamerleden, griffie en iedereen die hier aanwezig is en meekijkt. Welkom bij het algemeen overleg over de Transportraad, die binnenkort plaatsvindt in Europa. We hebben een indicatieve spreektijd van vier minuten per spreker. We hebben een aantal aanwezigen hier. De agenda is u bekend. Interrupties in tweeën. Ik geef graag het woord aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. De coronacrisis heeft hard toegeslagen in de transport- en mobiliteitssector. Van de ene op de andere dag kwamen goederen- en reizigersstromen bijna volledig stil te liggen en bleek zelfs de Schengenzone niet meer heilig. Tegelijkertijd heeft de crisis duidelijk gemaakt wat echt van waarde is. Mensen met een vitaal beroep moesten op hun werk komen met het openbaar vervoer en dus moesten bussen en treinen door blijven rijden, terwijl er nauwelijks meer passagiers waren. Alle personenvervoerders zijn nu aangewezen op een tegemoetkoming van de overheid om het publieke belang te kunnen blijven dienen. Als iets duidelijk is geworden tijdens de crisis, is het wel dat marktwerking niet geschikt is om het publiek belang goed te dienen. Daarom wil de SP dit moment aangrijpen om het ov in ons land weer in eigen land te nemen. Ziet de minister deze ruimte ook, zeker nu er vanuit Europa meer ruimte wordt gegeven, zoals in de fiche over de verordening van de maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt staat? In diezelfde fiche staat overigens dat meerdere lidstaten onderscheid willen maken tussen personen- en goederenvervoer. Dat onderscheid kennen wij hier ook al. Maar kan de minister hier op ingaan? Hoe zien andere lidstaten dit en wat is de stellingname van Nederland in dat onderscheid?

Tot slot over het spoor. Op het internationale spoorvervoer ziet de SP de komende periode veel mogelijkheden. De Europese Commissie heeft van 2021 het Jaar van het Spoor gemaakt. Onder Duits voorzitterschap liggen er kansen voor Nederland om de verbindingen naar het Oosten te verbeteren. Die kans benoemde de Rli gisteren ook tijdens de technische briefing over het onderzoek Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein. Daar gaat de staatssecretaris nog op reageren. Maar kan deze minister ons vertellen welke kansen zij volgend jaar in Europa denkt te kunnen benutten?

Dan de luchtvaart. De minister van Financiën en deze minister waren aan het begin van de crisis duidelijk: KLM zou hoe dan ook gered worden. Uiteindelijk heeft dat geleid tot een lening van 3,4 miljard. Gisteren zagen we al berichten dat een tweede steunpakket onvermijdelijk zou zijn. Wij hebben tegen het eerste steunpakket gestemd. Maar als we nog enige kans willen hebben om iets van dat geld terug te zien, moeten we voorkomen dat Europese luchthavens en dus ook Schiphol tijdens de coronacrisis worden opengesteld voor meer vluchten van staatsgesteunde carriers als Qatar Airways. Acht vakbonden, waaronder de FNV en de CNV, waarschuwen dat meer ruimte voor Qatar Airways leidt tot het verder onder druk zetten van de banen hier. Ik wil daarom de minister vragen om tijdens de Transportraad te pleiten voor een herbeoordeling van het EU-Qatarverdrag en dus niet akkoord te gaan met de inwerkingtreding van dit verdrag vanaf 25 oktober 2020. Is de minister hiertoe bereid?

Tot slot, voorzitter. We zien het aantal coronabesmettingen, zowel in Nederland als in andere Europese landen, weer toenemen. Dat maakt het testen en indammen van het virus nog belangrijker. Terwijl andere landen alle reizigers uit code-oranjegebieden testen, is in Nederland de teststraat op Schiphol gesloten. Dagelijks landen duizenden reizigers, terwijl nul reizigers worden getest. Onbegrijpelijk. De SP zal morgen in het debat over corona en internationaal personenvervoer een motie indienen om de teststraat op Schiphol weer te openen en ook toegankelijk te maken voor werknemers op Schiphol. Waarom verschilt het beleid van Nederland zo met dat van andere landen? Hoe kan het dat Nederland nog altijd onvoldoende testcapaciteit heeft en andere landen niet? Wat gaat deze minister doen om het testbeleid op Schiphol weer op gang te helpen en in lijn te brengen met andere Europese luchthavens? De tweede golf is er al, het is voor ons onacceptabel dat reizigers uit code-oranje- en zelfs code-roodgebieden ongecontroleerd ons land binnenkomen en bijdragen aan een steeds heftiger wordende tweede golf. Graag een reactie. Dank, voorzitter.

De voorzitter:

U hebt een vraag van de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Ik ben het helemaal eens met wat de heer Laçin over de teststraat zei, maar hij ging zo in een sneltreinvaart dat ik het nog even wil hebben over het luchtvaartverdrag. Ik snap dat u vragen heeft over Qatar. U zei zelf al dat de SP tegen het steunpakket voor KLM stemde. U komt nu op

voor de belangen van KLM in concurrentie met Qatar Airways, maar zonder steunpakket was KLM nu failliet geweest. Ik vraag me af hoe u daarop reflecteert.

De heer **Laçin** (SP):

Die aanname van de heer Paternotte klopt niet, wat mij betreft. Zonder steunpakket zou KLM wellicht failliet gegaan zijn. Alleen, wij hebben tegen het voorliggende steunpakket gestemd. Wij hebben tegen de minister gezegd: wij willen graag dat je teruggaat naar de onderhandelingstafel en meer zeggenschap eist bij KLM. Als de minister van Financiën op dag één zegt dat wij KLM hoe dan ook gaan redden, weet de SP dat de minister, als de SP tegen het eerste steunpakket stemt, weer gaat onderhandelen. Dat was ook de boodschap die mijn collega Alkaya de minister heeft meegegeven. Hij heeft niet de boodschap meegegeven: laat KLM maar failliet gaan. Wij waren juist de partij die het verst ging. Wij hebben zelfs nationalisatie geopperd. Dat hoorden wij niet bij D66.

De heer **Paternotte** (D66):

Dat klopt natuurlijk. We hadden ook nog wel bepaalde specifieke wensen voor het steunpakket, maar onderaan de streep moet je toch op een gegeven moment kijken welke keuze je maakt. Laten we het bedrijf failliet gaan omdat we ons alternatief, nationalisatie, zo goed vinden dat we een faillissement beter vinden dan het aanvaarden van het voorstel van de regering? Oftewel, moet de SP volledig haar zin krijgen, ook ten koste van werknemers van KLM? Of houdt u het voor mogelijk dat u bij een tweede steunpakket toch iets praktischer gaat kijken?

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil de heer Paternotte eraan herinneren dat ondanks het steunpakket al duizenden KLM-werknemers zijn ontslagen. Laten we dat in dit debat ook even markeren. Nogmaals, de SP is niet voor een faillissement. Dat was ook niet de opzet van het hele debat. Het voornaamste bezwaar van de SP was dat we niet meer zeggenschap kregen bij KLM. Wij hebben vorig jaar 750 miljoen betaald voor 14% aandelen. Dat zegt ook niet zo heel veel. Nederland heeft aan tafel nog steeds heel weinig te zeggen. Als er miljarden naartoe gaan, of dat nu in de vorm van een lening of een subsidie is, vinden wij dat Nederland meer te zeggen moet hebben. Dat is weer niet het geval. Daarom hebben wij tegen het pakket gestemd. Als er een tweede steunpakket komt ... U proeft al een beetje welke kant de SP op zal gaan, maar als dat er komt, gaan we het beoordelen.

De **voorzitter**:

Ik zie de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Even doorgaand op wat de heer Paternotte aangeeft. Wat ik altijd mis bij de SP ... Als er banen ter discussie staan, is de SP aanwezig. Maar als we het, proactief en vooruitkijkend, hebben over het creëren van banen, om een bepaalde verantwoordelijkheid te nemen ... Het hulppakket dat de KLM heeft gekregen, is een lening, geen subsidie. Heel veel mensen denken dat. Het gaat erom verantwoordelijkheid te nemen om voor tienduizenden mensen ... En ja, u heeft gelijk, er zullen mensen weggaan. In elke sector zal de komende tijd de werkloosheid toenemen. Maar nog steeds staat de luchtvaart onder druk. Waar ziet u kansen om de banen in de luchtvaart die we nu nog hebben, wel te behouden? Want er gaan er een aantal weg, maar hoe houden we toch nog een kritische massa aan banen in die luchtvaartsector? Wat wil de SP daaraan doen?

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb daarom net een voorbeeld genoemd: het verdrag met Qatar. Naar onze mening en die van heel veel vakbonden zet de inwerkingtreding van dat verdrag de werkgelegenheid in de luchtvaart verder onder druk. Daarnaast heeft de SP, en ik sinds ik in de Kamer zit, al drieënhalf jaar, altijd gepleit voor selectiviteit. Welke vluchten voegen iets toe? Welke vluchten op Schiphol en andere regionale luchthavens voegen iets toe aan de werkgelegenheid en aan onze economie? Heel veel vluchten die heen en weer gaan, zoals 60 keer op en neer gaan naar Londen, heel veel transfervluchten, voegen heel weinig toe aan de werkgelegenheid hier. Daarom pleit de SP voor een selectieve blik op die toegevoegde waarde.

Daarnaast ben ik, samen met de voorzitter van het overleg, altijd de enige geweest die zich hard heeft gemaakt voor de vrachtluchten. Een heel klein aandeel vluchten, 3%, zorgt voor 20% tot 25% van de werkgelegenheid op Schiphol. Dat zijn de banen die we moeten behouden. Daarnaast moeten we altijd blijven discussiëren over of al die vluchten uit het buitenland wel zo moeten blijven gaan. Maar nu dat zo is, moeten we die een zekere plek geven. Dat levert banen op. Laten we vooral kijken naar de vluchten die banen opleveren en laten we ook naar de kwaliteit van de banen kijken. Daarin verschillen de SP en het CDA heel erg. Laten we niet alleen naar de kwantiteit kijken. Wij zijn samen met de heer Amhaouch op Schiphol geweest. Al die werknemers zeiden: "Ik heb wel een baan, alleen wordt die baan steeds slechter. Die wordt flexibeler. Mijn arbeidsvoorwaarden komen verder onder druk te staan." Daar moeten we ook oog voor hebben.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik verzoek u om de antwoorden, en ook de vragen, iets korter te houden, als het kan. Meneer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik erken dat de heer Laçin zich inzet voor vrachtluchten. Dat doen wij ook. Dat is ook belangrijk. We hebben Maastricht Aachen Airport. Er ligt nu in het kader van de vrachttaks een heel kritisch

rapport dat we, denk ik, heel goed moeten bekijken. Het is ook terecht dat we fatsoenlijke banen fatsoenlijk moeten betalen en dat we niet alleen maar met flexkrachten moeten werken. Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik zit nu bijna vijf jaar in de Kamer, maar ik heb nog nooit een voorstel van de SP gezien om op een bepaalde manier meer banen in de luchtvaartindustrie of -sector te creëren. U spreekt alleen over het behoud van banen bij de vracht. Dat erken ik. Maar daarna is het alleen maar "we zijn tegen" of "we hebben het over de verduurzaming". Die verduurzaming doen we allemaal, die willen we allemaal. Volgens mij is iedereen die hier zit, voor verduurzaming, voor het maken van stappen daarin. Maar we zullen ook moeten kijken hoe we de luchtvaartsector kunnen versterken. En ik mis concrete voorstellen van de SP op dat punt. Misschien kunt u daarin samen met het CDA optrekken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil bij het eerste beginnen. De heer Amhaouch haalt terecht de vrachttaks aan voor Maastricht Aachen Airport. Dat onderzoek dat SEO heeft uitgevoerd, is er op verzoek van de SP gekomen. En wat blijkt daaruit? Dat de klimaatwinst nul is en dat er banen gaan verdwijnen. En wie heeft voor de vrachttaks gestemd? Het CDA. Niet de SP. Dus laten we dat even helder schetsen. U zet daarmee in uw eigen bewoordingen de banen op het spel. Dat doet de SP niet.

Om op het tweede te komen ...

De **voorzitter**:

Ik stel voor om even te stoppen totdat de bel die de plenaire vergadering aankondigt, weer ophoudt.

De heer **Laçin** (SP):

Wij waren dus tegen de vrachttaks, het CDA was voor.

Dan nu het tweede deel van de vraag. Ik heb net ook weer benoemd dat het creëren van banen in de luchtvaart gepaard gaat met selectiviteit. Er zijn nu binnen die 500.000 vliegbewegingen enorm veel vluchten die weinig toevoegen aan de werkgelegenheid. Juist nu met corona het aantal vluchten zo'n beetje gehalveerd is, vinden wij dat wij zouden moeten kijken welke luchtvaart wij willen, welke banen wij willen. We zouden moeten kijken hoe we onze vracht willen vormgeven, hoe we die mensen op Schiphol meer zekerheid kunnen geven. En dat gebeurt niet met al die dumprijzen en lowcostcarriers. Daar moeten we selectief in zijn. We moeten kijken wat iets toevoegt, we moeten kijken wat onze economie beter maakt, we moeten kijken wat die werknemers op Schiphol beter maakt en we moeten daarmee een pool van vluchten creëren. Meer dan 500.000 zullen het er niet worden, wellicht minder, maar laten we wel kijken naar wat iets toevoegt, ook qua kwaliteit en niet alleen qua kwantiteit.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Paternotte namens D66.

De heer Paternotte (D66):

Goedemorgen, voorzitter. De laatste keer dat we elkaar spraken ter voorbereiding van de Transportraad was voor de coronacrisis. Ik ben blij dat we hier vandaag weer kunnen zitten, want er is flink wat te bespreken.

Ik wil beginnen met het vliegen tijdens de coronacrisis. We gaan het er morgen natuurlijk ook over hebben, maar vandaag gaat het wat mij betreft over de Europese kant. Ik noem bijvoorbeeld de vliegmaatschappijen die stunten met vluchten naar risicogebieden. De minister heeft daar ook een brief over geschreven. Wij verwachten op nationaal niveau natuurlijk een sterke aanpak, maar ook over de grens. Want uiteindelijk heeft het weinig zin om hier een goede aanpak te hebben en om die maatschappijen stevig aan te spreken als er vanuit Charleroi door datzelfde Ryanair nog steeds voor dump Prijzen naar gebieden wordt gevlogen die op oranje staan. Die worden ook wel de "vliegende kiloknallers" genoemd. Gaat de minister haar collega's oproepen om hier in hun landen ook sterk tegen op te treden?

Dan de vouchers. Ik wil de minister complimenteren met haar initiatief om te gaan kijken naar een luchtvaartgarantiefonds. Dat is heel mooi. Eerder had minister Wiebes daar nog twijfels bij, dus ik ben blij dat de minister dit oppakt. Maar de oprichting en het vullen van zo'n fonds duren nog wel even en ondertussen zijn er een hoop consumenten die welwillend een voucher hebben aangenomen, maar die nergens op terug kunnen vallen op het moment dat faillissementen aan de orde zijn. Eerder zei de minister zich ervoor in te willen zetten om op Europees niveau deze vouchers te garanderen. Ik ben benieuwd wat de status hiervan is en of zij dit nog tijdens de Transportraad gaat bespreken en dat vervolgens kan terugkoppelen.

Voorzitter. We zijn heel blij met de aankondiging dat er binnen zeven dagen terugbetaald moet worden als een vlucht gecancelled is. Dat is hartstikke goed, maar vandaag wordt in De Telegraaf ook een duidelijk signaal gegeven, namelijk dat vliegmaatschappijen zoals Ryanair en Vueling zich tot nu toe eigenlijk bijna nergens iets van aantrekken. Er is weliswaar een formulier waarmee mensen geld kunnen terugvragen, maar ze blijven net zo lang vouchers sturen totdat die mensen uit pure wanhoop dan maar die voucher accepteren en de zoektocht naar het terugkrijgen van hun eigen geld opgeven. Wat ik in ieder geval constateer, is dat de intentie van de handhaving er wel is, maar dat de bedrijven niet het gevoel hebben dat ze zich eraan moeten houden en denken ermee weg te kunnen komen. Mijn vraag is dus: gaat de minister met haar collega's in gesprek over het tegengaan van zulke schendingen van het Europees recht? Wanneer kunnen wij verwachten dat het "binnen zeven dagen terugbetalen" zo wordt gehandhaafd dat maatschappijen daar niet aan kunnen ontkomen en we niet elke keer berichten zien dat ze er toch lak aan blijken te hebben? Zoals ik al zei, kijk ik dan vooral naar Ryanair.

Voorzitter. Dan vliegen over conflictgebieden. We constateren allemaal dat we ...

De **voorzitter**:

Op dit punt, de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, op het eerste punt dat de heer Paternotte maakte, over de dump Prijzen. We zijn het erover eens dat het ongewenst en onacceptabel is dat vliegtickets voor vluchten naar code-oranjegebieden tegen dump Prijzen worden aangeboden. Ik weet dat D66 vaak voorstander is van een Europese aanpak, maar vindt D66 dat het een het ander niet uitsluit? Moeten wij deze minister naar Europa sturen met de boodschap "doe er Europees iets aan" en moeten wij nu ook al kijken of we nationaal iets kunnen beginnen tegen het aanbieden van die vliegtickets tegen dump Prijzen?

De heer **Paternotte** (D66):

Ja. Wat mij betreft moeten we ook gaan kijken of de Nederlandse reclamecode zich er niet tegen verzet dat op deze manier tickets worden aangeboden voor vluchten naar gebieden die eigenlijk riskant zijn en of dat niet misleiding is. Daarnaast zou de minister moeten gaan kijken. Het een sluit het ander inderdaad niet uit. We hebben eerder een motie ingediend om samen met Oostenrijk op te gaan trekken en te bezien of we een minimumprijs mogelijk kunnen maken, en wel precies om deze reden. Want wat we in de coronacrisis gaan zien, is dat bedrijven, vliegtuigmaatschappijen, ruimte over hebben en dan maar gaan dumpen zodat ze die stoelen kunnen vullen. De slotverordening is zeker tot maart opgeschort, dus dat is niet de reden om dit te doen. Het is puur dat ze het marktaandeel willen hebben, en dat is natuurlijk een heel slechte reden om op deze manier totaal lak te hebben aan het belang en de gezondheid van alle Europeanen. Dus, absoluut: dat Europees aanpakken. Maar wij verwachten ook dat de minister die bedrijven in Nederland daar direct op aanspreekt.

De heer **Laçin** (SP):

Goed om te horen. Morgen hebben we het debat en dan zal de SP hier verder op ingaan. Dan trekken we daarbij samen op. Goed om te horen.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb het idee dat de meeste partijen op dezelfde lijn zitten. De minister heeft het natuurlijk eerder ook gezegd. Een vlucht naar een oranje gebied aanbieden en promoten als een mooie vakantie noemde de minister asociaal en ik denk dat dat volkomen terecht is. Dus laten we die bedrijven dan ook onder druk zetten. Toen Corendon plannen had om weer op Turkije te vliegen, hebben we tegen Corendon gezegd: dat kan niet. Volgens mij heeft zelfs de premier gezegd dat dit niet de bedoeling was. Corendon besloot om dat niet te doen. Deze zomer gingen

SunExpress en Pegasus gewoon door met vliegen op Turkije. Later was het besmettingsniveau in Spanje weer een stuk hoger. Je ziet dus gewoon dat daar echt te traag op geacteerd wordt. Het is toch moeilijk uit te leggen dat er per dag 29 vluchten naar en vanuit Spanje plaatsvinden? Ik kan me niet voorstellen dat dat allemaal noodzakelijke reizen zijn. Hier is dus echt actie nodig.

Voorzitter. Ik ga in op het vliegen over conflictgebieden. We zeggen allemaal dat we nu in een crisis zitten die we een volgende keer moeten voorkomen; dan moeten we beter voorbereid zijn. Dat is logisch als je iets voor het eerst op deze manier meemaakt. Maar wat ik zelf pijnlijk vind, is dat we zes jaar na MH17 nog niet kunnen zeggen dat we alles hebben gedaan om een volgende ramp te voorkomen, terwijl we ook destijds zeiden: het mag nooit meer gebeuren dat zo'n vliegtuig over een conflictgebied vliegt dat eigenlijk helemaal niet veilig is. Wat dat betreft moet ik eerlijk zeggen dat we toch weinig wijzer worden van de laatste update van de minister. De EASA-informatiebulletins melden welk gebied veilig is, maar een luchtvaartmaatschappij beslist nog altijd zelf of zij zich daaraan houdt of niet. Meer transparantie verkrijgen over het recht van consumenten om te annuleren gaat nog steeds niet, want dan wordt er gezegd: dat is vertrouwelijk. Wat vindt de minister zelf? Vindt zij niet dat consumenten het recht hebben om hun geld terug te vragen als een vliegtuigmaatschappij tegen het Europese advies in over een conflictgebied vliegt?

Dan het EASA-platform om meer informatie te delen. Dat is goed, maar waarom geen minimumvereiste? Europa moet toch ergens een grens trekken? Dus graag een reflectie van de minister.

Ten slotte. Ik weet dat de minister gaat zeggen: we wachten nog op het OVV-onderzoek. Ondanks corona mag dit essentiële onderwerp niet van de agenda verdwijnen. Gaat de minister dus nog een keer aankaarten hoe we bij vliegen over conflictgebieden tot een betere Europese coördinatie kunnen komen? Wanneer heeft zij de motie van collega's Amhaouch en Kröger uitgevoerd, waarin wordt gevraagd om dat besluit in ieder geval in publieke handen te gaan nemen?

Voorzitter. Dan nog kort de verduurzaming. Terug naar het oude normaal in de luchtvaart willen we juist niet. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 29 mei biedt de herziening van de Europese Richtlijn energiebelastingen potentie. Kan de minister de inbreng van Nederland inzake de consultatie voor deze herziening met de Kamer delen?

Ten slotte over de reisadviezen. We zien, denk ik, terechte kritiek van de reisbranche op het feit dat bij reisadviezen te weinig specifiek gekeken wordt om welke gebieden het gaat. Tegelijkertijd zien we de lappendeken van Europese landen die elkaar bepaalde kleuren geven. Vindt de minister ook dat dit pleit voor de invoering van een Europees reisadvies? Vindt zij ook dat Nederland in ieder geval moet kijken hoe het zijn informatiepositie kan verbeteren, zodat meer specifieke reisadviezen kunnen worden gegeven over gebieden waar echte risico's zijn? Want het ene eiland is het andere niet.

De voorzitter:

Dank u wel. Mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Morgen spreken we plenair uitgebreid over corona en het internationaal personenvervoer, maar toch heb ik een paar Europese punten die ik vandaag wil aanstippen. Allereerst de slots. De regel dat je 80% van een slot moet vliegen, is opgeschort om te voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen leeg blijven rondvliegen. Dat snap ik heel goed. De vraag is alleen of we dit eindeloos blijven doen, als Schiphol nu al verwacht in ieder geval tot 2023 overcapaciteit te hebben. We hebben eerder gepleit voor een herziening van het huidige slotverdelingssysteem. Hoe zit het daar nu mee en wat is de Nederlandse inzet?

Binnen een halfjaar start waarschijnlijk de grote faillissementsgolf bij de luchtvaartmaatschappijen. Wat doen we dan met de slots van maatschappijen die straks niet meer bestaan? En wat doen we met slots van maatschappijen die hun netwerk of frequentie hebben ingekrompen? Hoe voorkomen we dat die naar maatschappijen en routes gaan, die niets of weinig toevoegen aan ons netwerk? Kan de minister dit punt aankaarten in Europa en de Kamer schetsen hoe zij zich hiervoor inzet? Is het mogelijk om de regel dat je vrijgekomen slots meteen moet uitgeven als daar vraag naar is, artikel 5, op te schorten, net zoals met de 80%-regel is gebeurd? Kan de minister dit verkennen? En ik deel de oproep van D66: gaat de minister zich in Europa hardmaken voor actie tegen de dumprijzen?

Dan de antwoorden op onze Kamervragen over vliegen naar hoogrisicogebieden. Dat komt morgen uitgebreid aan bod, maar de antwoorden waren echt zeer teleurstellend, want alles is eigenlijk eigen verantwoordelijkheid. Sinds eind januari vragen wij al aandacht voor de verspreiding van het virus via internationaal verkeer. Ik wil de minister echt met klem vragen om voor het debat van morgen toch met een beter antwoord te komen. Welke stappen kán en welke stappen gáát de overheid zetten om het reizen naar hoogrisicogebieden actief te ontmoedigen?

Er is veel discussie over wanneer een gebied oranje wordt en of de huidige reisadviezen in tijden van corona wel geschikt zijn, of het instrumentarium klopt. Wij wachten nog steeds op de uitwerking van de motie-Kröger/Paternotte. Komt die uitwerking voor morgen? En kan de minister vandaag zeggen dat zij morgen ook op het onderwerp van de reisadviezen met de Kamer kan spreken? Is het nodig om de minister van Buitenlandse Zaken uit te nodigen, of gaat de minister dat zelf regelen?

Ik kom op de Transportraad en het Pandemic Contingency Plan. Ik ben heel erg benieuwd waar de Nederlandse inzet precies op zit. Voor ons is de kern toch wel dat je op het moment van een grote crisis moet kunnen prioriteren. Dan moet je een triage kunnen toepassen: welk transport is absoluut cruciaal en welk transport kun je minder prioriteit geven? Wat zijn de mogelijkheden daartoe en wat ziet de minister daarin?

Dan nog twee korte punten: de zeevaart en het spoor. Op de zeevaart en de transitie naar klimaatneutraal lopen we echt flink achter. We hebben het vaak over luchtvaart, maar we zouden het nog veel meer over zeevaart kunnen hebben. Het IMO-voorstel van 50% in 2050 is wat ons betreft echt niet genoeg en wij zijn blij dat Timmermans hoger inzet. Gaat Nederland

die inzet van Timmermans onvoorwaardelijk steunen of blijven wij toch hangen bij het slappere IMO-voorstel? Moeten wij als maritieme natie niet juist vooroplopen en de lat hoog leggen?

Ten slotte het internationaal spoor. Ik weet dat dat niet de portefeuille van de minister is, maar dat het wel in de Transportraad aan bod zal komen. Ik ben heel erg benieuwd naar de Nederlandse inzet voor het Year of Rail 2021. Wat gaan wij concreet doen om zo'n TEN-T-personencorridor aan te melden? Ik denk dat daarbij met name de corridor naar het oosten van bijzonder groot belang is. Gaan wij heel nauw met Duitsland optrekken? Wat zijn de concrete plannen daarvoor en wanneer kunnen wij die in de Kamer verwachten?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Amhaouch namens het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik vervang hier mevrouw Postma en dat doe ik met veel plezier. Morgenavond hebben we het plenaire debat over het internationale verkeer, een debat dat vorige week gepland stond. Jammer dat het niet door is gegaan. De inbreng ligt al klaar, dus die ga ik niet overdoen.

Ik begin hier met mobiliteit en corona. Kan de minister een update geven hoe de maatregelen werken die zijn ingevoerd om goederenvervoer zo soepel mogelijk door te laten gaan tijdens de coronacrisis? Welke knelpunten spelen hierbij en hoe worden deze in Europees verband opgelost? Het CDA vraagt zich verder af, in hoeverre het mobiliteitspakket toegerust is op de coronacrisis. Een van de maatregelen is een verbod op het doorbrengen van de voorgeschreven 45 uur rust in de cabine. Het is niet toegestaan die 45 uur in de cabine van een vrachtwagen door te brengen. Is het vanwege de coronacrisis niet verstandig om nu de mogelijkheid te bieden om gedurende de rust in de cabine te blijven, juist om besmettingen te voorkomen?

Het tweede spoor. Het CDA heeft er eerder voor gepleit om in de Green Deal duidelijk het internationale personenvervoer per spoor op te nemen. Wat hebben de minister en de staatssecretaris tot op heden gedaan om dit voor elkaar te krijgen? Is het inmiddels gebeurd? Wat gaat Nederland doen om ervoor te zorgen dat ook Nederland kan profiteren van de Green Dealmiddelen die beschikbaar komen voor het spoor?

Verder hoort het CDA graag wat precies the year of the rail, zoals mijn buurvrouw het zei, in 2021 gaat inhouden. Wat zal de inzet van het kabinet worden om ervoor te zorgen dat grensoverschrijdende spoorknooppunten die dicht bij elkaar liggen, beter worden verbonden, zodat meer mogelijkheden ontstaan voor internationale treinreizen? Neem Heerlen-Aken, waar het erg traag gaat. De focus lijkt soms vooral te liggen op lange internationale verbindingen, bijvoorbeeld de nachttrein tussen Amsterdam en Wenen, terwijl het effectiever is om er eerst voor te zorgen dat we aanhaken bij grensoverschrijdende HSL-knooppunten bij onze ooster- en zuidburen. Dat werd gisteren nog eens bevestigd door de Rli: kijk eens dicht bij huis waar je op

het Europese net kunt aansluiten. Op deze manier worden we goed verbonden met Europa. Graag een reactie.

Voorzitter. Ik ga over naar mijn derde punt.

De **voorzitter**:

Nee, mevrouw Kröger heeft een vraag voor u.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit is een onderwerp waar we het vaker over gehad hebben. Ik ben het helemaal met het CDA eens dat er ongelofelijk veel kansen liggen op dat korte grensoverschrijdende spoorvervoer. Maar ik vind het zo jammer dat de heer Amhaouch het schetst alsof het een soort tegenstelling is: óf op die langere lijnen óf op die kortere focussen. Kunnen we niet en-en doen? Heeft de heer Amhaouch ook niet verlekkerd gekeken naar de kaart die de Zwitserse spoorwegmaatschappij heeft gepubliceerd, met mogelijke nachttreinen door heel Europa? Dat is toch fantastisch? Daar moeten we onze minister toch helemaal toe opzweepen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Bij die nachttreinen heb ik twee gevoelens. Ik denk aan treinen waarin je met een wijntje en een glas champagne naar Wenen rijdt. Tegelijkertijd erken ik dat we die lange lijnen ook voor ogen moeten houden. De vraag is waar je je prioriteit, je focus en je middelen op moet richten. Gisteren hebben we de presentatie van de Rli gehad. De heren Laçin, Schonis en Ziengs waren er ook bij. De Rli geeft aan: kijk eens eerst dicht bij huis waar je aanhaakt op internationale knooppunten en hoe je vandaaruit Europa in kunt. Nederland is een vrij klein land. Naar het zuiden hebben we een betere aansluiting, maar we hebben een hele grote uitdaging naar het oosten. Daarom ben ik ook heel blij dat er initiatieven richting Düsseldorf lopen. We zijn bezig met Aken en misschien in de toekomst met Luik. Dat zijn allemaal HSL-knooppunten. Ik ben niet principieel tegen die nachttreinen, maar we moeten wel stappen zetten om aan te haken bij die HSL-hubs. Anders blijven we alleen heel groot denken. Dat kost ons middelen en het leidt af.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We zeggen allebei: er moet ruim geld uitgetrokken worden voor het aanjagen van het internationale spoor. Dat is waarschijnlijk ook mogelijk vanuit de Green Dealgelden. Nederland moet daar snel en scherp bij zijn. En dan moet je zeker naar de aansluiting op die HSL-knooppunten kijken. Ik vind het alleen jammer dat de heer Amhaouch die nachttrein soms een beetje wegzet. Ik vraag hem nogmaals om nou eens te kijken naar de kaart die de Zwitserse en Oostenrijkse spoorwegen hebben gepresenteerd. Die hebben echt gekeken: wat zouden we in de komende vijf jaar in Europa kunnen uitrollen? Dat is echt fantastisch. Ik zeg niet dat dat in de

plaats moet komen van die aansluiting op de HSL-knooppunten, maar we moeten kijken naar het ambitieniveau van die kaart. Ik hoop dat de heer Amhaouch dat met mij deelt.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik deel het, maar ik vind het moment verkeerd. Er moet een paar miljoen bij die nachttrein naar Wenen. We hebben dezelfde doelstelling van een goede aansluiting op het oosten. Daar moeten de focus en de energie van de minister en de staatssecretaris naartoe gaan. Dat wil ik markeren. Als wij snel in Luik, Aken en Düsseldorf komen, dan ligt er een hele wereld open, ook met nachttreinen, waar dan ook naartoe.

De **voorzitter**:

Een tweede interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik stel nu één vraag en dan heb ik er nog één over voor als de voorzitter spreekt.

De **voorzitter**:

Zeker.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We moeten niet de ordegrootte van het type investeringen vermengen. Voor die nachttrein naar Oostenrijk is een soort aanloopsubsidie van naar ik meen 10 miljoen uitgekeerd. Als we het hebben over een substantiële versnelling naar Berlijn, dan heb je een verdubbeling van het spoor Utrecht-Arnhem nodig. Dan hebben we het over de ordegrootte van 1,5 miljard. Ik ben het echt volledig met het CDA eens dat we dat soort bedragen en ambities moeten neerleggen en dat er ook op korte termijn heel veel grensoverschrijdend te doen is om aan te sluiten op de HSL-knooppunten. Maar laten we nou niet gaan bekibbelen op opstartsubsidies voor potentieel heel interessante nachttreinjecten. Nogmaals, ik hoop echt dat ik de heer Amhaouch aan mijn zijde vind als wij de minister oproepen om de NS te vragen om samen met de Oostenrijkse en de Zwitserse spoorwegen dat nachtnet verder te ontwikkelen. Dat is niet van vandaag op morgen geregeld, maar er ligt wel een enorme kans. Doet de heer Amhaouch mee?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er zijn heel veel thema's waarop we elkaar niet vinden, maar op verduurzaming en internationaal spoor kunnen we elkaar wel heel goed vinden, los van de vraag wat prioriteit

heeft en wat het momentum ergens voor is. Laten we het glas halfvol zien en laten we samen optrekken om grensoverschrijdend spoorvervoer te stimuleren.

De heer **Paternotte** (D66):

Leuk om te zien hoe mevrouw Kröger en de heer Amhaouch elkaars passie voor de trein uitwisselen. De een wil heel graag slapen in de trein, de ander wil graag een wijntje drinken in de trein. De lange afstand en de korte afstand zijn allebei heel belangrijk, maar laten we ook even reëel zijn: het spoor heeft het best wel lastig op dit moment. Veel treinmaatschappijen hebben het ongelofelijk zwaar in deze coronacrisis. Wat dat betreft is het einde nog niet in zicht. Er komt nu een recovery fund voor transport. Is de heer Amhaouch het met mij eens dat ook het spoor, de treinmaatschappijen, daarin moeten worden meegenomen en zou hij de minister daar met mij toe willen oproepen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Kan de heer Paternotte zijn vraag iets concreter toelichten?

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb het over het herstellepakket dat in de agenda voor de Transportraad genoemd wordt. Daar wordt nu aan gewerkt. Is de heer Amhaouch het met mij eens dat de trein een prominente plek moet krijgen in dat herstellepakket?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wij hebben voor de trein ook een nationaal steunpakket, want we willen dat ons openbaar vervoer gewoon kan blijven functioneren. Daar hebben we dit jaar en volgend jaar middelen voor beschikbaar gesteld. Ik denk zeker dat het geagendeerd moet worden.

Maar ik maak even een zijsprongetje. We hebben een grote uitdaging -- dat kwam gisteren terug in het rapport van de Rli -- voor het spoor: de trein moet op een gegeven moment wel concurrerder worden. De capaciteit op het spoor en het aantal reizigers in de trein nemen steeds toe, maar de prijzen veranderen niet: die nemen ook elke keer toe. Dat vind ik een heel vreemd mechanisme. Gisteren bleek heel duidelijk dat de treinsector een grote uitdaging heeft op het gebied van het positioneren van treinvervoer en de marketing daarvan: de trein is niet altijd slechter of duurder. Gisteren werd een concreet voorbeeld genoemd: als je kijkt naar de gemiddelde prijzen van vliegen ten opzichte van die van reizen met de trein, zie je dat daar heel weinig tussen zit. Elke keer worden alleen maar de excessen genoemd: de trein is heel duur en het vliegtuig niet; u noemde net zelf de stuntaanbiedingen van Ryanair. Maar ook de Rli gaf gisteren aan dat de gemiddelde prijsniveaus heel dicht bij elkaar liggen. Laat de trein daarin een

uitdaging zien, zodat ze echt innovatief gaan nadenken over hoe ze de kosten naar beneden kunnen krijgen.

Terugkomend op uw vraag: ik denk dat dit wel geagendeerd moet worden voor het recovery fund.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik heb nog een tweede vraag. Ik ben ook weleens met de trein van Maastricht via Luik naar Brussel gegaan. Dat is inderdaad nog steeds een stap terug in de tijd, zowel qua tempo als waar je in zit. Dat heeft ook te maken met hoe je aan zo'n ticket komt. Ga je van Maastricht naar Heerlen, dan check je in in Maastricht en stap je in Heerlen weer uit. Moeten we niet naar een Europese ov-chipkaart toe? Want daardoor kun je overal in Europa met dezelfde kaart van alle openbaarvervoermogelijkheden gebruikmaken.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet of we een Europese chipkaart moeten maken, maar het valt me op dat iedereen in de Kamer het altijd heeft over Amsterdam of Schiphol als startpunt: Amsterdam-Londen, Amsterdam-Brussel, Amsterdam-Parijs. Maar ik woon zelf in de regio. Zeven van de twaalf provincies van Nederland grenzen aan Duitsland en België. Voor een ander AO heb ik eens gekeken hoe ik naar Frankrijk kan reizen. Als ik Parijs of nog verder intyp op de website van NS International, stuurt die mij eerst van Venlo naar Schiphol en dan van Schiphol naar Parijs. Daar heb ik dan geen goed gevoel bij, want ik zit al in het zuiden. Hoe kan het dat, als je googelt, de luchtvaartsector altijd bovenaan komt bij een reis? Dat werd gisteren ook weer genoemd. Ik moet zeggen dat de sessie van gisteren uitermate goed was; dank aan de Rli daarvoor. Er worden alleen vluchten aangeboden en pas op de twintigste plek staat een treinreis. En als je een treinreis aangeboden krijgt, word je vanuit Venlo via Schiphol naar Parijs gestuurd, wat niet goed voelt. Ik zou dus beginnen met het opnemen van meer treinreizen in dat systeem. Deel die data; zorg voor open access. Ook daar ben ik het eens met D66. Misschien hebben we ooit ook de ambitie voor een -- hoe noemde u het? -- Europese ov-kaart of ticket.

De heer **Paternotte** (D66):

We noemen dat de nieuwe ov-chipkaart, de Europese ov-kaart.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de bijdrage van de heer Van Aalst van ...

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ik wilde met mijn derde punt beginnen: scheepvaart. Mag dat niet van u?

De **voorzitter**:

Gaat uw gang. U heeft nog twee minuten.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dan kom ik op mijn derde punt: de scheepvaart. Ik zit hier namelijk als vervanger van mevrouw Postma. Vergroening in de scheepvaart is nodig. Collega's Mulder en Postma hebben daarom onlangs een motie ingediend om het just-in-time sailing onderdeel te maken van het pakket van Timmermans. Het Europees Parlement wil de zeevaartsector ook onder het EU ETS laten vallen. Dat is goed voor de verduurzaming, maar het is ook belangrijk dat onze scheepvaart internationaal kan blijven concurreren. In de begroting voor 2021 lezen we dat de agenda van de IMO, de International Maritime Organization, door covid vertragingen heeft opgelopen. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar? Kan de minister zich er met haar transportcollega's voor inspannen om ervoor te zorgen dat deze twee agenda's synchroon blijven lopen? Waar we geen behoefte aan hebben, is een lappendeken van maatregelen. Voor juni 2021 is een Commissievoorstel aangekondigd voor uitbreiding van het EU ETS naar de intra-Europese zeevaart. Hoe verhoudt dit voorstel zich tot het bovenstaande?

Voorzitter. Ten slotte de wisseling van bemanning op zeevaartschepen. Hoewel er veel verbeteringen zijn geweest sinds het begin van corona -- dank voor de inzet van het kabinet -- loopt de bemanningswisseling nog steeds niet optimaal. Nederland wordt door de sector gezien als een van de landen waar het het beste geregeld is, maar toch blijft de afgifte van visa nog steeds een uitdaging. Dat loopt niet zo snel als gewenst. Aflossingen in Azië blijven een uitdaging, waarbij visa en vliegverbindingen een grote bottleneck zijn. Dit probleem moet internationaal aangepakt worden. Het CDA krijgt het signaal dat de situatie in Azië en Australië aan het verslechteren is. Kan de minister via de Informele Raad haar collega-transportministers motiveren om een sterk signaal af te geven richting de VN en de IMO om dit probleem gezamenlijk te blijven oppakken?

Ben ik netjes binnen de tijd gebleven, voorzitter?

De **voorzitter**:

Keurig, dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik kwam iets later binnen en ik heb gelukkig iets gemist van een aantal inbrengen, want het is weer tijd voor die vreselijke EU-Raden. Gelukkig gaat het dit keer via een

livestream, dus dat biedt de minister goede momenten om die camera af en toe uit te drukken en een dutje te gaan doen.

Voorzitter. De PVV heeft tijdens de coronacrisis gepleit voor heldere afspraken voor onze logistieke helden, die in elk land weer met andere maatregelen te maken kregen en moeite hadden met het vinden van goede voorzieningen langs de weg. Het is dan ook goed dat de minister in haar brief van 25 augustus nog steeds oog heeft voor veilige en voldoende rustplaatsen langs de snelweg. De PVV vraagt haar daar oog voor te blijven houden, zodat onze vrachtwagenchauffeurs, wanneer in een bepaald gebied een code oranje of een code rood wordt uitgegeven, niet in dezelfde situatie belangen als in het begin van het crisis.

Voorzitter. Ik kom op het voorstel van de Commissie voor meer flexibiliteit bij het kwijtschelden of verlagen van de heffing op toegang tot en gebruik van onze spoorweginfrastructuur. Dat is bijzonder. De PVV heeft al heel vaak geprobeerd deze politieke bestuurders ervan te overtuigen de kosten voor ondernemers op het spoor juist te verlagen. Helaas is dat in ons eigen land nog nooit echt gelukt. Wat gaat dit voorstel hieraan veranderen? Als we dan toch bezig zijn, misschien kan ik de minister vragen om de staatssecretaris op te roepen zich nu even bezig te houden met die beschikbaarheidsvergoeding die ze nog moest aanmelden. Graag een reactie.

Voorzitter. Dan twee vragen over onderwerpen waar onze logistieke ondernemers slapeloze nachten van krijgen. Ten eerste de vreselijke vrachtwagenheffing die nog op de rol staat en de vreselijke Green Deal, waar ik een aantal mensen toch positief over hoorde praten. Kan de minister ons vertellen hoeveel logistieke bedrijven Nederland zullen gaan mijden als straks die vrachtwagenheffing hier gaat worden ingevoerd? Als ze dat nu niet weet, kan ze dat dan tijdens de Transportraad aan haar collega's voorleggen? Dan krijgt ze wellicht een beetje een beeld van hoe groot de schade zal zijn van dit idiote plan. Kan de minister ervoor zorgen dat die verschrikkelijke Green Deal, die onze ondernemers keihard zal gaan raken in deze onzekere tijden, zo snel mogelijk van tafel gaat? Onze transportondernemers hebben het zwaar in deze tijd en kunnen nu alle hulp gebruiken om hun kop boven water te houden. Ik reken op deze minister.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan nu mijn eigen bijdrage. De heer Laçin neemt het voorzitterschap even over.

Voorzitter: Laçin

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra voor zijn eerste termijn.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dank u wel. De corona-uitbraak zorgde ervoor dat het internationaal vervoer van mensen en goederen lastig werd. Het reizen willen we natuurlijk zo snel mogelijk weer opstarten, maar het moet wel veilig zijn. Samenwerking is daarbij in Europees verband essentieel.

Ik loop een aantal onderwerpen langs en begin met de trein. De Eurostar staat nog steeds 22 minuten stil, omdat de spoorpaden niet aansluiten. Wordt er in die Transportraden of en marge gesproken over het verbeteren van die corridors, zodat je dit soort onnodige vertragingen kan vermijden?

Bij het goederentransport hebben we heel snel Europese stappen gezien en dat juichen wij toe. Dat is volgens mij ook het hoofdonderwerp op de videoconferentie onder het Duitse voorzitterschap. Je wilt dat het effectief kan doorgaan. We hebben de Green Lanes gehad met een pilot en een app. Hoe zit dat en kan het verder worden uitgebouwd? Welke mogelijkheden ziet de minister om het goederentransport zo goed mogelijk door Europa te laten reizen? Vaak gaat het om vitale of bederfelijke producten die je gewoon graag op de plek van bestemming wilt hebben. Daarnaast denk ik dat er verbetering mogelijk is in de digitalisering van papierstromen. Komt zo iets ook aan bod? Ziet u daar ook kansen, bijvoorbeeld om de digitale vrachtbrief uit te breiden, zodat alles gebaseerd is op het gemak en de chauffeur zo min mogelijk geconfronteerd wordt met beperkingen als het gaat om corona of tijden? Ik denk dat het ook belangrijk is om die chauffeur, mits hij natuurlijk gezond is, te blijven uitzonderen van de quarantainemaatregelen. Is dat ook het geval? Want als mensen vervolgens tien dagen of zo iets in quarantaine moeten, dan zijn ze ook niet meer goed inzetbaar.

Dan over de reisadviezen en de landcodes; de kleuren, zeg maar. Inmiddels zijn we ongeveer allemaal oranje geworden, dus als we dat willen terugdringen, dan kan ook niks meer ons land binnen, want we staan zelf natuurlijk in de ogen van heel veel landen ook op oranje of zelfs op rood. Maar daar komen we misschien morgen over te spreken. De VVD pleit wel voor meer eenduidigheid daarin. Ik denk ook aan een stuk Europese samenwerking -- zonder dat je het meteen loslaat, want het blijft je eigen bevoegdheid -- maar zodat het wel duidelijk is. Er moet een aankondiging zijn en de adviezen moeten ook in ieder geval afgestemd zijn met de buurlanden, want we hebben deze zomer natuurlijk de rare voorbeelden gezien. Die hoeft ik niet te herhalen.

Dan ten slotte de luchtvaart. Ik zag dat de Single European Sky weer in de hernieuwde belangstelling staat. Er is deze week een of andere herpositionering van Single European Sky in Europa naar buiten gebracht. Ik hoop echt dat dat een succes wordt en dat we nu kunnen doorpakken. Ik vraag graag de aandacht van de minister daarvoor, want het is echt een soort no-brainer dat daar efficiencywinst en voordeel voor iedereen is te behalen.

Ten slotte het verdrag met Qatar, dat al eerder genoemd is. Ik denk dat je dat moet opschorten. Je moet in ieder geval een evaluatie doen. Je moet jezelf ook de vraag stellen of je dat nu überhaupt moet gaan ondertekenen en of je niet een effectbeoordeling moet krijgen, omdat de situatie nu echt anders is dan pre corona. Je ziet dat juist Qatar het aantal vluchten heeft opgeschroefd. Die eten onze Europese airlines zo meteen gewoon leeg. Dat zou echt een slechte ontwikkeling zijn, dus graag een reactie van de minister daarop. Moeten we dat Qatar-verdrag

inderdaad zo gaan doorzetten of gaan we nog verder bekijken of daar een betere onderbouwing nodig is?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Dijkstra. Ik heb een interruptie van de heer Van Aalst voor u.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb even een vraag aan de heer Dijkstra van de VVD. Ik hoor hem eigenlijk helemaal niet over de Green Deal, die misschien steeds verder gepimpt wordt met nog hogere percentages, vooral in deze moeilijke tijden, met al die ondernemers die het hartstikke zwaar hebben. Wat vindt de VVD er nu van dat die allemaal opgezadeld worden met al die idiote duurzaamheidsregels en dat ze materieel moeten gaan aanschaffen dat überhaupt niet beschikbaar is, een investering die ze toch al niet kunnen doen? Wat gaat de VVD de minister aan huiswerk daarvoor meegeven?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Bedoelt u dan de Green Deal van Timmermans? Want die is natuurlijk gigantisch breed en die beslaat alles, van hernieuwbare energie en CO₂-doelen tot inderdaad aanscherping van voertuigen. Als het gaat om dat laatste, de aanscherping van voertuigen, zijn we daar op zich wel voor, maar het moet wel te handelen zijn. Als dat betekent dat de industrie daarover zijn nek breekt -- de Duitse auto-industrie levert heel veel banen op -- dan is dat ook geen goede ontwikkeling. Dan zie je dat die doelen weer worden afgeschaald. Zo'n Green Deal moet je vaststellen. Volgens mij is dat nog niet gebeurd. Het zijn allemaal plannen. Daar kunnen we onze mening over geven en dat moeten we ook doen. We moeten zorgen dat het realistisch is. Het mag best ambitieus zijn, maar het moet wel haalbaar en betaalbaar zijn. Daar toetsen wij op.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is een wat wollig antwoord. Het gaat van links naar rechts en vliegt alle kanten op. Ik constateer: als je het hebt over haalbaar en betaalbaar, dan hebben ondernemers momenteel heel weinig mogelijkheden. Is de VVD het met de PVV eens dat het op dit moment qua investeringen niet haalbaar is voor ondernemers, en als je dan toch moet afschalen, dat je eigenlijk moet afschalen naar nul? Nogmaals, heel concreet: wat voor huiswerk geeft de VVD nu mee aan de minister?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het huiswerk is: alles toetsen op haalbaarheid en betaalbaarheid. Iedereen moet dit wel kunnen meemaken. Het is inderdaad zo dat heel veel ondernemers het lastig hebben. Die hebben geen geld om te investeren, dus dan moet je misschien het tempo aanpassen. Aan de andere kant zijn er juist branches, de pakketdiensten bijvoorbeeld, die door corona meer werk hebben gehad dan ooit. Daar spelen hele andere issues, zoals: heb ik wel voldoende mensen? En de voertuigen moeten natuurlijk ook een beetje schoner. Dus het is niet zo eenduidig te stellen, maar wij toetsen op haalbaarheid en betaalbaarheid. Ambitieuze mag best, maar je moet ook rekening houden met de economische realiteit van mensen. Hebben ze het geld om te investeren? Is het nuttig en levert het ook wat op?

De voorzitter:

Dan ga ik naar mevrouw Kröger voor haar laatste vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik kan me aansluiten bij de oproep van de VVD om het luchtvaartverdrag met Qatar on hold te zetten, of in ieder geval de impact te evalueren. Maar mijn vraag gaat over hoe we met slots omgaan. Op dit moment hebben we een deel van de slotverordening opgeschort met de waiver. De vraag is alleen of je, op het moment dat bijvoorbeeld maatschappijen failliet gaan of dat er bepaalde bestemmingen worden opgeschort, de uitgifte van slots eigenlijk niet on hold zou willen zetten. Want op dit moment is het zo dat het slot uitgegeven moet worden als zo'n slot vrijkomt en er een nieuwe partij is die het aanvraagt. De markt is nu zo instabiel en je wil toch ook zorgen dat Schiphol niet volgevlagen wordt met maatschappijen die eigenlijk niks bijdragen aan de mainportfunctie. Is de heer Dijkstra dit met mij eens? Zou hij met mij de minister willen vragen om dit te verkennen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Die slots zijn vaak gebaseerd op historische rechten. U doelt specifiek op partijen die nu failliet gaan en in de pool komen. Wat moet je daarmee doen? Daar zijn regels voor. Wat ik wel graag wil, is dat de luchtvaart snel herstelt en dat het ook weer kan, omdat er genoeg testen zijn bijvoorbeeld. Op die manier kunnen mensen weer veilig op reis en komt ook de zakenreiziger hopelijk weer terug, juist omdat we de hubfunctie daar voor een deel op gebaseerd hebben. Om nu slots eigenlijk in je portemonnee of in je achterzak te houden en te zeggen dat nieuwe partijen die gewoon rendabel zijn, die niet mogen hebben, lijkt me niet zo'n goed idee. Ik denk dat daarachter zit dat u die misschien op een gegeven moment zelfs uit de markt wil nemen. Daar ben ik absoluut niet voor. We hebben een manier van slottoewijzing. Ik denk dat we die gewoon moeten houden zoals die is. Het is goed dat het niet tijdelijk is opgeschort, zodat je niet met lege vliegtuigen hoeft te vliegen.

De voorzitter:

Met dit antwoord moet mevrouw Kröger het doen. De heer Paternotte is door zijn interrupties heen, dus ik geef het voorzitterschap terug aan de heer Dijkstra.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

U kunt uw vraag donderdag misschien nog even stellen. Dan krijgt u een nog mooier antwoord.

Volgens mij hebben wij allemaal onze eerste termijn gedaan. Dank daarvoor. De minister gaat de beantwoording doen, maar wil vast even een momentje schorsen. Ze stelt voor om tot 11.00 uur te schorsen en dat lijkt me prima.

De vergadering wordt van 10.47 uur tot 11.00 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. Wij gaan verder met het algemeen overleg Transportraad. We zijn toe aan de beantwoording in eerste termijn van de minister.

Het woord is aan de minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Staat u mij toe, voorzitter, aangezien de Kamerleden ook allerlei onderwerpen benoemd hebben, om ook zelf even te starten met een klein uitstapje. Ik wil de Kamerleden er namelijk op attenderen dat het vandaag de Nationale Kraanwaterdag is. Ik ben vanochtend vroeg op een school in Schiedam gestart en daar waren de leerlingen heel enthousiast bezig met lessen over zuinig omgaan met water en waterkwaliteit. Wellicht kunt u dit initiatief in een tweet of wat dan ook onder de aandacht brengen. In 7.000 klassen wordt er vandaag aandacht besteed aan goed omgaan met water, hoe gezond water is om te drinken in vergelijking met al die zoete drankjes, enzovoort. Dat wilde ik u toch graag even meegeven, voordat we aan dit AO Transportraad beginnen.

Er zijn eigenlijk over alle modaliteiten vragen gesteld en daarom heb ik het maar een beetje in dat soort blokjes verdeeld. Laat ik beginnen met het blok dat als enige actief door het Duitse voorzitterschap op de agenda is gezet, te weten het goederenvervoer en de Green Lanes. Maar dat neemt niet weg dat ik zal trachten u ook op de andere onderwerpen zo goed mogelijk te antwoorden. Ik doe het niet op volgorde van sprekers; ik ga het gewoon willekeurig doen.

Er is gevraagd naar de mogelijkheden om transport te prioriteren naar belangrijkheid, essentialiteit in de Europese Unie. Het doel van dat initiatief voor contingency planning is in de

eerste plaats voorkomen dat er geprioriteerd moet worden. We hebben ook ten tijde van de crisis gezegd dat het belangrijke transport van goederen altijd door moet kunnen gaan. De winkels moeten bevoorraad blijven worden en de industrie en de bedrijven, die anderhalvemeterproof kunnen werken, moeten ook bevoorraad kunnen blijven worden. We hebben ook gezien dat de Green Lanes daar, ondanks een kleine hiccup hier en daar, ontzettend goed bij geholpen hebben. In het geval zo'n situatie weer terug zou komen en de situatie echt ernstig wordt, dan zou prioriteren aan de orde kunnen zijn. Daarom heeft het Duitse voorzitterschap nu ook aan de Europese Commissie gevraagd om daar een voorstel voor te maken. Daar wordt dus over gesproken tijdens die digitale Transportraad.

Ik weet niet meer wie het voorstel deed om zaken en marge te bespreken, maar dat gaat virtueel dus wat lastig. Ik vind het ook wel echt een gemis dat je niet even een collega kunt aanschieten die je bij een bepaald onderwerp nog over de streep wilt trekken of die je om steun wilt vragen. Dat is heel ingewikkeld bij die Webex-meetings, waar iedereen keurig om de beurt z'n verhaaltje mag houden. Normaal gesproken heb je bij een Europese Raad tijdens de vergadering ook niet de mogelijkheid om elkaar te interrumpen of om vragen te stellen, maar dan kun je elkaar wel aanspreken in de wandelgangen. Dat is nu echt ingewikkelder.

Er is een vraag gesteld over digitalisering. Wat doen we om documenten als vrachtbrieven te digitaliseren? In grote delen van Europa is die digitale vrachtbrief al te gebruiken. We hebben daar als Nederland in Benelux-verband een initiatief voor lopen. De Duitsers zijn er fanatiek mee bezig, maar dat geldt ook voor de Fransen en de Spanjaarden. We proberen dat dus hoog op de Europese agenda te krijgen. Commissaris Valean staat daar zeer voor open, ook omdat het in coronatijd gewoon beter is om niet allerlei fysieke documenten heen en weer te hoeven schuiven. Ook daardoor staat het belang van digitalisering bij iedereen nog scherper op het netvlies. Daar gaan we dus fanatiek mee door.

De heer Van Aalst heeft vragen gesteld over de vrachtwagenheffing. Diverse lidstaten kennen al een vrachtwagenheffing, bijvoorbeeld onze buurlanden. Logistieke bedrijven hebben daar dus ook al ervaring mee opgedaan. Ik breng de heer Van Aalst verder ook maar even in herinnering dat zowel TLN als evofenedex en de VERN, de vereniging van de eigen rijders, het initiatief ondersteunen. We zijn dan ook in goed gesprek met hen over de terugsluis. Ik zie dus geen aanleiding om dit onderwerp aan te kaarten in de Transportraad. Ik denk verder dat we binnenkort met uw Kamer specifiek komen te spreken over de vrachtwagenheffing.

Ik zie dat de heer Van Aalst een interruptie wilde, maar ...

De voorzitter:

Ik wachtte bewust, maar op een gegeven moment zie ik het lampje.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik dacht even te wachten totdat ik het woord kreeg van de voorzitter.

Ik vroeg de minister welke landen Nederland vanwege de kosten zullen gaan mijden op het moment dat die vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Dat is punt één. Twee is dat de minister nu een wel heel mooi beeld schetst, namelijk alsof TLN, VERN en evofenedex heel blij zijn met die vrachtwagenheffing. Nee, het is hen door de strot geduwd en ze proberen nu om er het beste van te maken. Het enige wat ze over de streep proberen te trekken, is dat ze iets via die terugsluis terugkrijgen. Nou goed, die discussie gaan we op een later moment voeren, want die terugsluis gaat er natuurlijk niet komen. Dat weten we allemaal. Mijn vraag is dus: hoeveel landen hebben al aangegeven dat ze Nederland gaan mijden als ze daarvoor extra kosten moeten gaan maken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Een heel kort antwoord: nul. Niemand heeft zich vanuit de buurlanden bij mij gemeld met welk kritisch punt dan ook, dus ... Geen!

Blijft de Green Lanes-app bestaan en wordt die eventueel verder uitgebouwd? Nederland is daar wel een voorstander van. Eigenlijk moeten we proberen om alle succesvolle maatregelen vast te houden en om ze waar mogelijk een plek te geven in het contingency plan waar de Commissie dus aan gaat werken.

Welke maatregelen gaan ervoor zorgen dat het goederenvervoer in de EU goed doorgang kan vinden? De respons was, denk ik, snel en heeft ook goed gewerkt op wat hiccups en problemen bij een aantal grensovergangen na. We zullen natuurlijk oog blijven houden voor mogelijke belemmeringen in verordeningen en richtlijnen. We kijken natuurlijk nog steeds naar de geldigheidsduur van attesten van vakbekwaamheid. Als het nog steeds niet op een goede manier mogelijk blijkt voor de sector, zullen we kijken waar eventueel verlengde coullance noodzakelijk is. We blijven dus doorgaan met de Green Lanes. In de komende Transportraad gaan we ten slotte kijken of andere lidstaten voorstellen hebben om dit nog verder te verbeteren, mochten we weer in een situatie als die in maart terechtkomen.

De heer Amhaouch vroeg wat ik doe om het goederenvervoer op niveau te houden. Op dit moment ondervindt het goederenvervoer gelukkig weinig hinder van corona, maar we houden, zoals gezegd, de situatie goed in de gaten om tijdig te zien wanneer we weer extra dingen zouden moeten doen. In de richting van de heer Van Aalst zeg ik daar maar alvast bij dat daar zeker ook aandacht voor de chauffeur bij hoort. De voorzieningen moeten toegankelijk blijven, niet alleen als het gaat om toiletten en douches maar ook als het gaat om de mogelijkheid om een hapje te eten. We moeten niet weer in de toestand terechtkomen van begin maart toen opeens de toiletten op de rustplaatsen werden afgesloten voor chauffeurs. Ze moeten natuurlijk gewoon hun werk kunnen doen en daarbij hoort dat ze gewoon van een toilet gebruik kunnen maken. Ga ik me daarvoor inzetten? Zeker! Dat zal ik blijven doen en ik verwacht eigenlijk dat dit ook een plekje zal krijgen in het contingency plan van de Europese Commissie, omdat ik heel veel medestanders had toen ik daarvoor aandacht vroeg in de vorige Raad.

De heer Amhaouch heeft specifiek gevraagd naar de rust in de cabine. De 45 uur en de lange rust zijn, zowel voor de verkeersveiligheid als voor het welzijn van die chauffeurs, echt belangrijk, want daardoor kunnen zij goed uitrusten. Slapen in een cabine gaat niet altijd goed

samen met hygiëne en goede sociale omstandigheden. Een beetje plat gezegd, de ene cabine is de andere niet. Dat zult u zelf ook weleens geconstateerd hebben. Ook buiten de cabine kun je natuurlijk veilig en gezond uitrusten en de coronaregels in acht nemen. Of dat in een hotel of wat voor voorziening dan ook gebeurt, de kosten daarvan moeten vergoed worden door de werkgever. Er moet gewoon een veilige coronaproof mogelijkheid zijn om je rusttijd in te vullen.

Blijven de chauffeurs uitgezonderd van coronatesten? Ja, in principe wel, maar wel met dien verstande dat het natuurlijk niet ten koste mag gaan van de gezondheid van de werknemers in de transportsector.

Dat waren eigenlijk de vragen over het goederenvervoer, voorzitter. Ik zie geen ... Er is toch wel een reactie!

De heer **Amhaouch** (CDA):

Toch een vraag over die 45 uur. De ene cabine is inderdaad de andere niet. We weten dat de vrachtwagens in het vrachtvervoer over lange afstanden nog luxer zijn dan hotels. We zitten nu in een crisis en volgens mij moet je in zo'n crisis juist kijken naar hoe je het goed kunt doen voor de chauffeurs en de bedrijven, bijvoorbeeld de werkgelegenheid, maar tegelijkertijd moet je het risico op besmetting wel verminderen. Als ik de minister goed beluister, zegt ze: de situatie is wat-ie is en er gaat niks veranderen. Zeker als ook andere collega's daar aandacht voor vragen, verwacht ik dat zij even aandacht besteedt aan de vraag welke mogelijkheden er in deze crisissituatie wel zijn om gedurende een bepaalde periode coulance te betrachten.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Die keuze is tot nog toe niet gemaakt, zelfs niet in het hart van de crisis. De werkgever heeft gewoon de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een veilige, goede rustplaats waar de coronaregels in acht kunnen worden genomen. Dat zal ook gecontinueerd blijven.

Dan kom ik bij het blokje luchtvaart. Laat ik meteen beginnen met wat ikzelf een heel interessante inbreng vond van mevrouw Kröger over hoe we met de slots omgaan. De tijd dat de rechten niet vervallen, is verlengd. Ook de heer Paternotte en anderen vroegen daarnaar: ja, maar dat kun je natuurlijk niet tot in de eeuwigheid blijven doen. We weten natuurlijk nog niet hoe de luchtvaart zich zal gaan herstellen. We weten wel dat een herziening van de Europese slotverordening al is aangekondigd. Die gaat in 2021 lopen. U weet ook -- de Kamer heeft mij daar zelf de opdracht toe gegeven -- dat wij daarbij pleiten voor de mogelijkheden om te sturen op zowel de netwerkkwaliteit als duurzaamheid. Ik zal dat punt graag nog een keer onder de aandacht van de Commissie brengen, met een extra opmerking erbij: moeten we daar niet ook in het licht van corona wellicht op een andere manier naar gaan kijken vanwege de situatie met mogelijke faillissementen en een misschien wat trager herstel? Ik vind het een goede suggestie om eens bij de Commissie te vragen of ze dat niet heel goed mee zouden kunnen nemen in de herziening van de slotverordening. Misschien zou er tijdelijk iets aan gedaan kunnen worden of wat dan ook.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor deze toezegging om ermee aan de slag te gaan. Even specifiek over de hele herziening van de slotverordening, waar allerlei dingen in geregeld kunnen worden. Het hele specifieke is natuurlijk de regel op dit moment dat als zo'n slot vrijvalt en iemand dat graag wil, je het moet afgeven. In hoeverre is het mogelijk dat we, net zoals we artikel 5 hebben opgeschort, dat element ook tijdelijk opschorten? Het is zo'n instabiele markt en je wil voorkomen dat het ongecontroleerd gebeurt. Wil de minister specifiek naar dat idee kijken, ook in relatie met de aankondiging eerder in een Kamerbrief en ook door Schiphol dat de capaciteitsdeclaratie zou worden aangepast om gestaag weer terug te gaan naar het oude niveau en niet in een keer?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Mijn voorstel zou zijn om dit onder de aandacht van de Commissie te brengen: u gaat dit allemaal herzien, maar laten we dat ook nog even bekijken met de coronabril op. Datzelfde geldt overigens ook voor het onderwerp dat door meerdere Kamerleden naar voren is gebracht, het verdrag met Qatar. Laat ik dat meteen even meepakken. Dat verdrag is juist tot stand gekomen met de bedoeling om oneerlijke concurrentie vanuit de Golfstaten te voorkomen. Het was juist bedoeld om afspraken te maken die eerlijke concurrentie zouden bevorderen. Zowel KLM als Air France en Lufthansa zijn daarbij betrokken geweest, juist om dat te bewerkstelligen. Ook daarvoor geldt dat het in het licht van de huidige ontwikkelingen rond corona, wat niemand had voorzien ten tijde van die onderhandelingen, wellicht verstandig is om daar nog even opnieuw naar te kijken. Ik weet niet of de bonden bij Lufthansa bij wijze van spreken er hetzelfde over denken of niet, maar ik zou het in dat brede kader willen plaatsen. Ik zou gewoon eens bij de Commissie en met de Europese collega's willen kijken naar alles wat we in gang hebben gezet, dus ook de herziening van de slotverordening. Kijken we daar nu misschien anders tegen aan? Moeten we elementen van hoe de luchtvaart zich gaat herstellen niet meenemen? Moeten we doorgaan met het proces van herziening van de slotverordening alsof ondertussen niet de hele wereld is veranderd?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, dat lijkt me een goed idee. Alleen denk ik dat het hele proces van herziening van de slotverordening echt wel een langdurig proces is. Dat wordt ergens volgend jaar in gang gezet en dat gaat wel een tijdje duren, terwijl dit voor het gebruiksjaar 2021 en 2022 is. Als er echt veel maatschappijen gaan omvallen, wat de analisten voorspellen, dan komen er slots vrij. Daar wil je toch op de een of andere manier enige grip op hebben, zeker als je de mainportfunctie van Schiphol een warm hart toedraagt. Ik wil de minister toch vragen of ze los van die langdurige slotverordening specifiek het punt van vrijvallende slots wil onderzoeken. In hoeverre kunnen we daar even een pauze op zetten of eenzelfde soort waiver als van artikel 5 toepassen? Wil ze dat specifiek onderzoeken?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik denk dat er meerdere mogelijkheden zijn. Zoals ik net zei, moeten we gewoon de vraag stellen: is het wel verstandig om met de herziening van de slotverordening ... De waivers kun je ook niet eindeloos doorzetten. Moeten we dat niet met elkaar tegen het licht houden? Of je dan komt met een tijdelijke oplossing tussendoor of de herziening van die slotverordening versneld naar voren haalt, dat weet ik allemaal niet. Maar ik wil graag dat probleem aankaarten bij de Europese Commissie en bij de collega's, omdat ik me heel goed kan voorstellen dat zij allemaal met dezelfde uitdagingen worstelen.

De heer **Paternotte** (D66):

De herziening van de slotverordening is natuurlijk een belangrijk thema. Ik heb iets korter in Brussel gezeten dan de minister, maar dat duurt inderdaad even. Het probleem hebben we natuurlijk volgend jaar. De minister heeft laatst aangegeven dat op dit moment faillissementen zoals van Flybe nog niet zijn afgewikkeld op zo'n manier dat die slots vrijvallen. Er is een waiver, dus in principe is er in het volgende gebruiksjaar geen extra ruimte op Schiphol. Maar het is wel zeer aannemelijk dat dat voor 2022 wel gebeurt en dat er dan nog geen nieuwe slotverordening is. De heer Benschop heeft aangegeven, en de minister deed dat gelukkig ook in Kamerbrieven: we willen niet in één klap terug naar 500.000, want dan wordt die ruimte opgesoupeerd, niet voor de netwerkfunctie. Hoe werkt dat dan precies? Kan de minister schetsen hoe we ervoor zorgen dat we inderdaad niet in één keer teruggaan naar 500.000 zonder dat een bedrijf als Ryanair die ruimte kan opnemen? Beschikken we nu over de instrumenten om dat te doen of zijn daar nog stappen voor nodig?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Op dit moment beschikken we niet over die instrumenten. Mevrouw Kröger schetste dat ook al goed. Voor alles wat er nu teruggegeven wordt, kunnen aanvragen ingediend worden en dan mag je niet discrimineren. We hebben op dit moment die instrumenten niet. Daarom vind ik het zinvol om dit Europees aan te kaarten, want de collega's staan voor dezelfde uitdagingen. Lufthansa, Air France en KLM worden ondersteund, dus ik weet niet of het tot echt grote faillissementen zal komen. Ik hoop eerlijk gezegd van niet, maar je kunt niet uitsluiten dat nog meer wellicht kleinere maatschappijen eerder gaan omvallen. Ik vind het dus verstandig om daar op voorhand over na te denken: wat als dat wel gebeurt? Ik zal dat graag eens verkennen met de Europese collega's.

De heer **Paternotte** (D66):

Ik denk ook niet dat de grote nationale luchtvaartmaatschappijen failliet zullen gaan, maar Flybe had ook zo'n 15.000 slots. Dat is niet onaanzienlijk. Die zijn failliet. Dat faillissement zal op een gegeven moment afgewikkeld worden, ik neem aan ergens in het komende jaar. Dan vallen die

slots vrij. Het zou kunnen dat andere maatschappijen hetzelfde doen of besluiten dat ze minder gaan vliegen. De heer Benschop zei: we gaan Schiphol tijdelijk wat kleiner maken en we gaan in stappen terug naar die 500.000. Was dat op basis van de instrumenten die we nu hebben eigenlijk meer wensdenken dan een plan? Als ik de minister beluister, dan zegt zij: we zullen daar toch echt Europese afspraken over moeten maken voordat we überhaupt wat kunnen doen, want je hebt de vrije mededinging en de slotverordening. Is er met de huidige regels niet het risico dat als die slots volgend jaar inderdaad vrij gaan vallen, die opgesoupeerd worden door slothamsters zoals we bij de vorige crisis ook zagen? Bepaalde lowcostcarriers hebben toen behoorlijk veel slots naar zich toe getrokken om routes alvast te gaan vliegen, zodat ze die later met historische rechten konden behouden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

De heer Paternotte legt het zelf eigenlijk al uit: dat risico is er. Daarom vind ik het een goed idee, een goed voorstel van mevrouw Kröger om daar tijdig over aan de bel te trekken, ook Europees. U kunt zich ook uit allerlei discussies over een verkeersverdelingsregel herinneren hoe ingewikkeld het is om iets van sturing te kunnen krijgen op de netwerkkwaliteit in dit verband. Dat is dus heel ingewikkeld. Dat zullen we in de herziening van de slotverordening moeten oplossen. Ik weet niet of dat kan door dat naar voren te halen of met waivers van andere artikelen zoals mevrouw Kröger voorstelt. Er zijn misschien allerlei oplossingen voor. Dat moeten we met elkaar gaan verkennen, denk ik.

De **voorzitter**:

De heer Laçin.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, mag het in vier losse vragen? Dan gebruik ik een derde vraag.

De **voorzitter**:

Ja hoor, zeker. Eerst mevrouw Kröger, nog maximaal twee keer.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nogmaals, ik ben blij dat de minister dit Europees wil gaan aanpakken. Maar eigenlijk zegt zij daarmee dat wat Benschop voor de zomer heeft gezegd -- we gaan niet in één keer terug naar die 500.000, maar via een soort gestaag, gecontroleerd herstel; dat was de term die hij gebruikte -- helemaal niet kan. Dus met de huidige wet- en regelgeving kan wat Benschop voor de zomer zei gewoon niet. Klopt dat?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Benschop calculeerde in dat de markt zich geleidelijk zal gaan herstellen. Daar is hij van uitgegaan. Dat wil zeggen dat die slots niet worden teruggegeven, maar dat ze ook niet vol worden gevlogen, omdat er nu eenmaal een waiver is. Ik denk dat het daarop is gebaseerd. Anders moet ik dat bij de heer Benschop gaan navragen, maar het lijkt me logisch dat het daarop gebaseerd was. De waiver is van kracht. Maatschappijen raken die historische rechten niet kwijt, maar zullen lang niet in alle gevallen gaan vliegen, omdat het niet nodig is.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij wil mevrouw Kröger graag dat u het gaat checken bij Benschop. Nu ga ik mijn eigen interruptie doen. Ik ben blij met het antwoord van de minister op de vraag over het verdrag met Qatar. Wat de intentie van de afspraken met Qatar ook was, de coronacrisis doet de situatie toch wel veranderen. Ik ben ook blij dat de VVD daar aandacht voor heeft gevraagd. Ik wil dus even scherpstellen dat de minister tijdens de Transportraad bij andere ministers, zoals de Duitse of de Franse, gaat checken of zij dezelfde inzet hebben, namelijk om het verdrag met Qatar op te schorten of in ieder geval niet te ondertekenen. Want internationaal verdragsrecht geeft de ruimte om bij veranderende omstandigheden inderdaad een verdrag te herbeoordelen. Om het scherp te stellen: gaat de minister met de inzet om het verdrag op te schorten en te herbeoordelen de Transportraad in en gaat zij kijken of haar collega's ook op die manier erin staan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het werkt helaas niet zo dat ik bij een Transportraad iets in kan brengen en al meteen van collega's een reactie ga krijgen, want iedereen heeft een van tevoren bepaalde inbreng. Nogmaals, er is geen mogelijkheid voor een reactie daarop. Wat corona verandert aan verdragen, slotregels, waivers en hoe we daarmee omgaan, ga ik breed agenderen in de Transportraad. Zoals gebruikelijk zullen ook de ministers uit andere landen wellicht ruggenspraak willen houden om te kijken hoe hun eigen parlementen erin staan, voordat zij hun standpunt bepalen.

De heer **Laçin** (SP):

Dat begrijp ik. Inderdaad, iedereen heeft een vooraf bepaalde inzet. Alleen kom je dan wel in de knel met 25 oktober. Dan zou de geleidelijke toename van vluchten vanuit Qatar moeten gaan starten. Volgens mij -- ik durf niet Kamerbreed te zeggen -- heerst er wel het gevoel: is dit nu het moment om dat toe te staan? Als dat tijdens de komende Transportraad niet bij wijze van spreken afgetikt kan worden, hoe ziet de minister het dan voor zich dat we inderdaad de herbeoordeling gaan laten plaatsvinden voor de toename van vluchten uit Qatar? De heer Dijkstra refereerde er al aan dat Qatar Airways de enige is die in de coronacrisis meer is gaan

vliegen. We weten allemaal hoe dat kan en waardoor dat komt. Dat moeten we natuurlijk niet willen in de huidige situatie. Is de minister het daarmee eens?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het hoeft niet per se in deze Transportraad afgetikt te worden, want we hebben daar natuurlijk ook nog tijd voor. Als ik dit punt inbreng in de Transportraad, kan het heel goed zo gaan dat we moeten afwachten of de Europese Commissie daar in haar reactie op het Duitse voorzitterschap, in de afsluiting, iets over wil zeggen. Als dat niet het geval is, kunnen we natuurlijk gewoon naderhand bij de collega-lidstaten en bij de Europese Commissie navragen wat de reactie daarop is. Zodra we daar een beeld van hebben, wil ik dat graag aan uw Kamer meegeven.

De voorzitter:

Dank u wel. U vervolgt.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Er is ook aandacht voor de Single European Sky. Dat kan hier ook wel even tussendoor. Ik hoop echt dat dit met volle kracht wordt opgepakt, want zowel voor de efficiency van de airlines, want minder brandstof verbruiken is goedkoper, alsook voor de uitstoot is het beter. Het is voor iedereen beter als dat tot stand komt. We zijn het voorstel van de Europese Commissie daarover aan het bestuderen. We hebben de Commissie al meerdere malen opgeroepen om het luchtruim alvast zo veel mogelijk te verbeteren binnen het huidige wetgevende kader. Daar is Nederland met zijn herziening van het luchtruim in samenspraak met de Duitsers zelf mee bezig. Maar ik ben helemaal blij. Ik hoop dat de Gibraltar-kwestie nu een keer opgelost wordt, want dat is eigenlijk steeds de belangrijkste hobbel die het initiatief van de Single European Sky in de weg staat.

Dan is er gevraagd wanneer de teststraat op Schiphol weer open kan. Hoe beoordelen wij het verschil in beleid in de Europese Unie? U hebt daar gisteravond tot vrij laat ook met collega De Jonge over kunnen debatteren, dus het lijkt me niet zinvol dat ik dat helemaal ga herhalen. Er wordt natuurlijk ook in een bredere context gekeken naar een onderzoek naar dat asymptomatisch testen. Collega De Jonge verwacht daar in oktober een besluit over te kunnen nemen. Waar het kan, zal ik er bij de Europese collega's op aandringen om het beleid in dezen zo veel mogelijk te coördineren. Of het nu gaat om inreisverboden of testen: ik denk dat het voor de reiziger enorm belangrijk is dat het zo veel mogelijk eensluidend is. Ik ben dus zeer voor coördinatie. Maar je ziet wel vaker dat iedereen daarvoor is, maar als puntje bij paaltje komt, wil men vooral dat het eigen model ook in de rest van Europa wordt toegepast. Dat maakt dat het in de praktijk toch niet eenvoudig is om dat te realiseren.

De heer Laçin (SP):

Ik begrijp echt dat we hier niet het debat moeten voeren over de algehele tekorten aan testcapaciteit. Daar gaat deze minister niet over. Wat ik ingewikkeld vind, is dat de minister volgens mij vanochtend in antwoord op onze Kamervragen schrijft: vorige week zijn er 40.000 passagiers vanaf Schiphol naar gebieden met code oranje afgereisd. Die mensen komen vroeg of laat terug. Als die 40.000 mensen terugkomen -- dan neem ik alleen de groep van vorige week -- worden die niet getest, terwijl we de besmetting al keihard zien oplopen. We zitten al in een tweede golf wat mij betreft. We kunnen toch niet accepteren dat al die mensen zonder enige controle weer het land ingaan? Ik zet hierbij ook de kanttekening dat andere landen, zoals Duitsland, mensen uit gebieden met code oranje wel testen. Ik vraag de minister om tijdens de Transportraad met andere ministers te overleggen of er iets van samenwerking noodzakelijk is op dat vlak. Morgen zal ik inderdaad een motie hierover indienen. Dat benoemde ik al, maar dat is even los van de inzet op de Transportraad. Ik vind dat hier eenduidig beleid op moet zijn en dat Nederland zo snel mogelijk moet aansluiten op Duitsland en mensen uit gebieden met code oranje moet blijven testen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Om te beginnen maak ik toch even een kleine nuance. U zegt dat al die mensen terugkomen. Dat is niet altijd het geval, want Schiphol is natuurlijk ook een belangrijke transferhub. Je ziet dat een groot deel van de mensen bij wijze van spreken Spanjaard is -- ik noem maar iets -- en dat die mensen van elders in de wereld via Schiphol weer terug naar Spanje gaan. Maar de rest van uw punt snap ik. Er zijn natuurlijk ook heel veel Nederlanders die wel terugkomen. Ik ben er zeer voor om dat Europees te coördineren. Mijn Duitse collega van Transport, Scheuer, heeft ook niet voor niks het initiatief genomen om dit te willen coördineren en harmoniseren. Ik geef alleen ook aan dat veel landen dat willen, maar dan alleen als het precies zo wordt geïmplementeerd zoals het in hun land toevallig gaat. Dat is dus ingewikkeld, maar ook in het kabinet proberen we zo veel mogelijk tot een Europees gecoördineerde aanpak te komen. Collega Blok zet zich daar ook voor in.

Een belangrijk punt dat u ook noemde, is: wat gaan we doen tegen die dump Prijzen? Het kan toch niet zo zijn dat airlines reclame gaan maken, zo van "kom maar, kom maar!". Dat is echt niet de bedoeling. Daar heb ik ook in een brief geschreven aan de betrokken organisaties. Ik heb daarin aangegeven dat het natuurlijk de eigen verantwoordelijkheid is van de reiziger. Hij moet zelf beoordelen of zijn reis binnen de categorie "noodzakelijke reizen" valt of niet en daarbij moet hij vooral kijken naar de site van Buitenlandse Zaken. En voor alle helderheid: vakantie is niet een noodzakelijke reis. En ook reisorganisaties hebben een verantwoordelijkheid om dit niet aan te moedigen. Dus ik ben het daar zeer mee eens. Dat zal ik ook blijven uitdragen. Luchtvaartmaatschappijen staat het op grond van EU-regelgeving vrij om hun eigen tarieven vast te stellen. De heer Paternotte refereerde nog even aan het Oostenrijkse initiatief voor minimumprijzen. Daarover staan wij in contact met Oostenrijk. Wij volgen op de voet wat de Oostenrijkse ambtenaren aan het onderzoeken zijn, want we hebben nu eenmaal te maken met regels van het EU-mededingingsrecht. De Europese Commissie kan handhavend optreden als zij constateert dat luchtvaartmaatschappijen binnen een bepaalde markt of op bepaalde routes een soort machtspositie hebben en daarvan misbruik maken door veel te lage tarieven te

hanteren. In het Europese jargon heet dat predatory pricing. Dat klink al heel naar. De Europese Commissie kan in dat geval dus handhavend optreden, maar het is wel aan airlines zelf om hun prijzen te bepalen.

Ik zag wat handjes omhooggaan.

De voorzitter:

Ja, er zijn meerdere handjes. Voordat we naar iets anders gaan, ik zag mevrouw Kröger als eerste.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Morgen gaan we het debat hebben over de verspreiding van corona en het personenvervoer. Dat zal veel over de luchtvaart gaan, maar ik was echt heel teleurgesteld over de antwoorden op de Kamervragen en ook over wat er nu geschetst wordt: alles op eigen verantwoordelijkheid. Maar aangezien er vorige week 40.000 mensen uit hoogrisicogebieden binnen zijn gekomen, is het huidige beleid kennelijk niet genoeg. Ik wil heel erg graag morgen wat meer zicht van de minister op wat zij kan en gaat doen om dit verder in te dammen. Of die dump Prijzen nou worden aangepakt via de Wet publieke gezondheid, of we preventiemaatregelen nemen, of dat de overheid veel steviger een en ander uitdraagt en harde afspraken maakt met de reisbranche; er zijn volgens mij allerlei mogelijkheden. Alleen maar zeggen "eigen verantwoordelijkheid" terwijl er 40.000 binnenkomen, is echt onvoldoende. Ik wil de minister toch vragen om voor morgen met een steviger antwoord te komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Over de communicatie is het gisteren in het debat ook al uitgebreid gegaan. Als er suggesties zijn waar ik mee aan de slag kan om het nog breder te ontmoedigen, dan sta ik daar zeer voor open. Het is natuurlijk wel ingewikkeld, want bij de luchtvaart heb je ten minste nog de fit-to-fly verklaring, waarbij mensen eigenlijk valsheid in geschrifte plegen als ze zich onverantwoordelijk hebben gedragen en ze ondertekenen dat ze geen klachten hebben enzovoort terwijl ze die mogelijk wel hebben. Bij al die Nederlanders die bij wijze van spreken naar Frankrijk, Spanje enzovoort gaan met de auto -- per boot gebeurt dat niet zo veel -- maar bijvoorbeeld ook per trein, heb je die mogelijkheid niet eens. Ik ben graag bereid om te luisteren naar alle suggesties voor wat wij in onze communicatie of wat dan ook zouden kunnen verbeteren, maar je kunt niet iedere individuele burger die voor een begrafenis of een ziek familielid ergens naartoe gaat, om bewijsmateriaal vragen en dat allemaal gaan controleren. Dat is onbegonnen werk. Maar als u vandaag of morgen voorbeelden heeft van wat ik zou kunnen doen wat tot verbeteringen zou leiden, dan sta ik daar graag voor open.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik krijg een beetje het gevoel dat dit een soort generale repetitie is voor morgenavond. Dan hadden we het misschien ook samen kunnen pakken, want dit zijn volgens mij allemaal dezelfde vragen die morgen weer terugkomen. Dus daar kan de minister dan nog een nachtje over slapen en wij ook.

Waar ik op aansla zijn de prijzen van de tickets. Ryanair is daar een mooi voorbeeld van. Ryanair heeft zich daarover geuit en er kunnen meerdere partijen zijn, maar het punt is of we het hier hebben over aantrekkelijke ticketaanbiedingen of ordinaire dumping op de Europese markt, ook nog in de context dat wij in een gezondheidscrisis zitten. Mij bekruipt het gevoel dat daar dumping plaatsvindt en dat er een soort marktverstoring plaatsvindt waar andere maatschappijen in mee moeten gaan. Ik zou graag van de minister zien dat zij dat toetst bij de Europese Commissie. Of de Europese Commissie moet dat toetsen of de instantie die daarvoor opgeleid is. Ze moeten een soort quickscan doen om te zien of daar in dit geval sprake van is of niet. Zijn het aanbiedingen of is het inderdaad ordinaire dumping? Die laagste prijs zet partijen namelijk een beetje tegen elkaar op, ook met het oog op deze gezondheidscrisis. Volgens mij is het minimale wat wij nu kunnen doen aan de Europese Commissie vragen om dit op korte termijn te toetsen, zodat naast de brief die de minister geschreven heeft naar de partijen, de Europese Commissie daar ook iets van kan vinden. Hoe kijkt de minister hiertegen aan? En dit is eigenlijk een voorproefje voor morgenavond.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zou ik het kunnen rekken en zeggen: laat ik het eens overdenken en er morgenavond iets over zeggen. Maar nu wij het hebben over de Europese Transportraad wil ik u al wel gewoon antwoorden dat ik uw suggestie een prima suggestie vind. Eurocommissaris Vestager gaat over de antidumpingwetgeving. In het verleden hebben we gezien dat er initiatieven waren ten opzichte van de staalindustrie, waar allerlei dingen aan de hand waren. Ik vind het prima om in diezelfde Transportraad te vragen of de Europese Commissie het vliegverkeer in de gaten wil houden, gelet op de huidige overlevingsdrang en het feit dat er misschien predators op de loer liggen vanuit andere werelddelen waar misschien wat meer staatssteun is, zodat we daar niet het onderspit delven. Prima om dat punt in de drie minuten die mij zijn toebedeeld, proberen in te passen maandag. Ik ga mijn best doen, want ik begrijp uw zorgen.

De voorzitter:

Ik zag de heer Paternotte net nog.

De heer Paternotte (D66):

Ik mis de stevigheid die ik eerder wel bij de minister heb gehoord toen ze zei dat het asociaal is om nu vakanties naar oranje gebieden aan te bieden. U noemt de gezondheidsverklaring, maar dat is echt een wassen neus. Die wordt niet gehandhaafd. Die wordt niet gevraagd. Mensen moeten die invullen, maar er is niemand die erom vraagt, en volgens mij zijn er heel veel

mensen die het helemaal niet doen. Die teststraat was er. Er werd aangekondigd: we gaan iedereen testen. Er wordt nu niemand getest! Duitsland test iedereen uit risicogebieden, Nederland helemaal niemand. Je ziet de ene na de andere reportage waarin mensen zeggen: "Ik kom op Schiphol aan en krijg de indruk dat het virus hier helemaal niet bestaat," of "Ik kom van een ander vliegveld waar ik een gezondheidsverklaring moest hebben toen ik daar aankwam, waar mijn temperatuur gemeten werd." In Duitsland word je getest. In Frankrijk word je getest. In Nederland niets. En dan zien we dat Ryanair stunt met tickets voor €5 naar coronabrandhaarden, naar oranje gebieden. Ja, dan kunt u het hebben over predatory pricing, maar lager dan €5 kan bijna niet. Dus als dat al geen marktmisbruik is, wat dan wel? Oftewel, ik zou graag in stevige taal van u willen horen, op z'n minst zoals u in het voorjaar ook deed, dat dit gewoon niet kan, dat we dit niet willen. Ik zou willen dat u niet alleen een brief schrijft over eigen verantwoordelijkheid maar dat u die maatschappijen daar zelf op aanspreekt, dat u gaat kijken wat de Wet publieke gezondheid kan doen en of dit überhaupt wel in lijn is met de Nederlandse reclamecode, waarin misleiding niet mogelijk is. We kunnen wel zeggen: 40.000 reizigers naar coronabrandhaarden; dat is dan maar zo. Maar dat is niet de manier waarop we samen corona onder controle gaan krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben altijd bereid om daar stevigere taal over uit te slaan als dat helpt, want ik vind het ook echt asociaal als dit soort reizen tegen dit soort prijzen wordt aangeboden. De Reclame Code Commissie zit misschien nog ergens in mijn antwoorden verstopt, want ik was nog niet klaar met de beantwoording, maar ik vind het prima om daar ook eens even te vragen hoe dit zit en of dit daar niet mee in strijd is. Ik vind het ook belangrijk dat de Europese Commissie, die als enige dat antidumpinginstrument in handen heeft, daarnaar kijkt in het kader van de mededingingswetgeving. Die spreek ik daar ook graag op aan. De gezondheidsverklaring helemaal afdoen in de zin dat niemand dat doet, gaat mij wel te ver, want airlines maken er ook werk van om dat proces ook digitaal te doen. Dan kun je je boeking niet voltooiën als je je verklaring niet invult, je check-in. Maatschappijen werken eraan dat je dat ook digitaal kan doen. Dat gaat redelijk voortvarend. En nogmaals, bij de luchtvaart kan dat nog, maar het merendeel van de mensen komt natuurlijk gewoon per auto vanuit allerlei oranje gebieden in Europa. Daar zit denk ik de grootste uitdaging.

Voorzitter. Dan blijf ik even bij de heer Paternotte, want die heeft ook nog vragen gesteld over een nationaal ticketgarantiefonds. Ik heb op 31 augustus gesproken met de ANVR, de Consumentenbond, de ANWB en de SGR. U weet dat die organisaties pleiten voor de instelling voor een nationaal vliegticketgarantiefonds dat passagiers ook compenseert bij een faillissement van een luchtvaartmaatschappij. Ik heb uw Kamer erover geïnformeerd dat ik het vooral van belang vind om tot een Europees garantiefonds te komen, voor zowel de vouchers als de vliegtickets. Ik vind het ook belangrijk om dat in Europees verband te onderzoeken. De gesprekspartners in dat overleg hebben aangegeven dat zij bang zijn dat zo'n Europees traject veel te lang gaat duren. Ik ben wel van mening dat een Europees traject effectiever zou zijn en dat de mogelijke verstoring daardoor van het speelveld tussen luchtvaartmaatschappijen ook minder groot zou zijn. Maar ik heb deze organisaties ook aangegeven dat ik wel bereid ben om

die trajecten parallel te laten lopen. Dus in het geval dat een Europees traject niet lukt, wil ik kijken of we tot een nationaal fonds kunnen komen. In het najaar praat ik verder met hen. Er wordt nu ambtelijk gewerkt om in kaart te brengen hoe dat dan zou kunnen. Hoeveel startkapitaal zou je dan bijvoorbeeld moeten hebben? Er zijn meer van dat soort technische vragen. Daar wordt op dit moment aan gewerkt. Zodra we daar wat meer zicht op hebben, informeer ik u daar uiteraard weer over.

De heer Paternotte heeft ook een vraag gesteld over betere EU-coördinatie in verband met het vliegen over conflictgebieden. De Kamer krijgt dit najaar de uitslag van de ILT en de OVV, en de evaluatie van het convenant. Dat zal in gezamenlijkheid beoordeeld worden. Het zal ook bepalend zijn voor de EU-inzet.

Dan is er nog een vraag gesteld over het strikt handhaven op de zevendagentermijn van het geld teruggeven aan passagiers. Er is afgesproken dat de luchtvaartmaatschappijen vanaf 1 oktober handelen conform de EU-verordening. Dan geldt dus die gebruikelijke termijn van zeven dagen weer. De ILT handhaaft daarop. Er kan incidenteel een keer iets misgaan, maar als de ILT signalen heeft dat het stelselmatig niet gebeurt, gaat die het gesprek aan.

Dan heb ik hier nog het antwoord op een vraag over het recht op geld terug als een maatschappij vliegt over conflictgebieden. Daarmee ben ik weer even terug bij het vorige onderwerp. De passagiersrechtenverordening voorziet daar niet in, maar bij de herziening daarvan wil ik dat punt wel inbrengen en kijken of dat alsnog ingevoegd zou kunnen worden.

Dan zeg ik nog iets in aanvulling op wat ik zonet zei over het ontmoedigen van het vliegen naar hoogrisicogebieden, en de motie-Kröger/Paternotte. Ik heb begrepen dat de brief van de minister van Buitenlandse Zaken over de totstandkoming van reisadviezen zeer spoedig naar de Kamer zal worden gestuurd. Ik zal mijn collega er nogmaals aan herinneren dat u er prijs op stelt dat de brief zo snel mogelijk uw kant op komt.

Dat waren de vragen over de luchtvaart.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, ik heb een onbeantwoorde vraag op dit stukje.

De **voorzitter**:

Ja, die doen we dan zo meteen, in tweede termijn. U bent door uw interrupties heen; bewaar dit even.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan kom ik bij het blokje maritiem. Steunt Nederland de Europese inzet voor het klimaat van Eurocommissaris Timmermans? We hebben in Nederland natuurlijk al een green deal gesloten met de binnenvaart, de zeevaart en de havens. We hebben dus al ingezet op ambitieuzere

afspraken dan er in IMO-verband gelden. Ik steun ook de aanpak van de Commissie om te komen met ambitieuze afspraken, daarbij natuurlijk wel in ogenschouw nemend het mondiale speelveld. We moeten wel zorgen dat we de concurrentieslag niet missen. Het moet dus wel te dragen zijn door de sector. Als de Commissie komt met nadere concrete voorstellen, zullen we die natuurlijk steeds toetsen op ons Nederlandse beleid. Ik zal u daarover ook informeren via BNC-fiches et cetera. Ik mocht afgelopen maandagochtend in de haven van Rotterdam starten met het SMASH!-platform. Dat is het nieuwe platform van overheden, kennisinstellingen en vooral ook de sector zelf, voor smart shipping. In dat smart shipping zitten ook fantastische initiatieven voor digitalisering en voor autonoom varen, maar ook voor verduurzaming. Ik heb vanuit Nederland Maritiem Land ook hele mooie voorstellen mogen ontvangen om op hele korte termijn tot 30 emissieloze schepen te komen, en nog veel meer mooie voorstellen. De sector is er dus echt ambitieus mee aan de slag.

Wat zijn de gevolgen van een eventuele vertraging door corona in de inzet van de IMO en de EU, vraagt ook de heer Amhaouch. Het heeft natuurlijk bij al die internationale organisaties ook wel voor een setback gezorgd, omdat ze allerlei vergaderingen die gepland waren, moesten omzetten naar digitaal enzovoorts. Het is dus lastig om precies te kunnen duiden wat dat links en rechts voor consequenties heeft. Over de EU ETS weten we dat de Commissie dit jaar nog een impactassessment zal uitvoeren. De afspraken in de IMO zijn ook niet veranderd, dus vooralsnog gelden gewoon dezelfde ambities. Wij zullen er ook op sturen dat zowel de EU-afspraken als de IMO-afspraken goed gecoördineerd worden.

De heer Van Aalst vraagt of de Green Deal niet van tafel kan. Nee, die gaat niet van tafel. De Europese Commissie zal nog nadere concrete voorstellen rond de Green Deal, die nu natuurlijk op hoofdlijnen is gepresenteerd, naar de Kamer sturen. Er zullen allerlei effectbeoordelingen, impactassessments, worden uitgevoerd. Dan zal Nederland natuurlijk ook meekijken, om te zien of het allemaal wel praktisch uitvoerbaar is et cetera. Maar dat gaat gewoon via de BNC-fiches. Daarin zal ik u daarover informeren.

Dan is er een vraag gesteld op een punt dat mij ook na aan het hart ligt. Wil ik in de EU nog een sterk signaal afgeven over de problematiek van de bemanningswisselingen? Want het zal je maar gebeuren. Je bent al maanden van huis en dan wordt dat door corona nog een keer verdubbeld. Waar we kunnen, ondersteunen we dat. Dat geldt ook voor de collega's van BZ als het gaat om helpen bij visaverstrekking. Maar ja, sommige delen van de wereld zijn ook niet makkelijk te bereiken. Waar we kunnen helpen, zal ik dat dus zeker doen. Ook voor dat belangrijk punt blijf ik graag aandacht vragen. Het is overigens de vorige keer ook als belangrijk punt ingebracht door de Duitse collega zelf.

Dat waren de maritieme vragen, voorzitter.

Dan heb ik nog het blokje spoor, met veel internationaal spoor. Wat is de reactie op het Rli-advies Verzet de wissel? Op 1 juli heeft de staatssecretaris dat advies in ontvangst mogen nemen. Het is heel goed dat de Rli in samenwerking met zijn Europese partners dit belangrijke onderwerp heeft onderzocht. Ik denk dat de analyse en de aanbevelingen goed aansluiten bij de Nederlandse position paper en de Europese politieke verklaring die uw Kamer daarover eerder heeft gekregen. Een schriftelijke reactie op het Rli-advies wordt zo spoedig mogelijk naar de Kamer gezonden, zo laat de staatssecretaris weten.

Kan de minister ingaan op het verschil tussen goederenvervoer en personenvervoer in het kader van de spoorwegmarkt? Het uitgangspunt van de gebruiksvergoeding is dat die non-discriminatoire geldt voor alle vervoerders. De tijdelijke EU-maatregel geeft dus de ruimte om onderscheid te maken tussen personen en goederen. Dat maakt het mogelijk om de compensatie per markt los van elkaar te bekijken. Het reizigersvervoer wordt via de beschikbaarheidsvergoeding gecompenseerd en het ministerie monitort de economische ontwikkelingen nauwgezet, om te kijken of ook voor het goederenvervoer de noodzaak bestaat om van die EU-maatregel gebruik te maken. Maar daar zal de staatssecretaris u indien nodig nader over informeren.

Dan het European Year of Rail. Het is natuurlijk heel goed om te zien dat het verbeteren van het internationaal personenvervoer per spoor hoger op de Europese agenda komt te staan. Op 4 juni hebben de 27 landen tijdens de Transportraad het Nederlandse initiatief ondersteund om juist ook dat in te brengen. Dat was unaniem en dat gebeurt lang niet altijd in zo'n Transportraad, dus dat was mooi. Het Duitse voorzitterschap heeft afgelopen maandag als reactie daarop zijn visie op een internationaal spoornetwerk gepresenteerd. Dat lijkt goed aan te sluiten bij de Nederlandse position paper. We kijken dus naar dat onderzoek van Duitsland en naar ons eigen Toekomstbeeld OV. Daar kan dan dit najaar besluitvorming over plaatsvinden. Daar zal de staatssecretaris ook het Europese initiatief European Year of Rail bij betrekken.

Hoe zet de minister zich in voor de internationale trein? Op deze manier dus, en ook door het op de Europese agenda te krijgen. Het is een heel complex vraagstuk. Het heeft natuurlijk te maken met het in stand houden van wat we hebben, met het optimaliseren en realiseren van verbindingen en met afspraken met buitenlandse vervoerders en beheerders. Het heeft te maken met aanpassingen aan de infra. Er zijn allerlei verschillen in techniek, regelgeving, ticketing, dienstverlening enzovoort. We zijn er actief mee bezig met de Europese collega's. Ik noemde net ook al de Nederlandse spoorverklaring die door de collega's is ondertekend. Afgelopen maandag is er nog een verklaring aangenomen met daarin de agenda. Dat was de Berlijnverklaring. U krijgt op korte termijn ook een brief over de voortgang over het internationale spoorgoederenvervoer. Green Lanes zijn ook van toepassing op het spoorgoederenvervoer. Dan is er ook nog de corridor aanpak. U krijgt natuurlijk ook nog het Air Rail Plan van ons, waarin het juist ook over de vraag gaat hoe je kunt voorkomen dat je eerst twintig vliegreizen krijgt aangeboden en dan pas een treinreis. Dat komt in de loop van dit najaar ook naar u toe. Ik weet niet precies wanneer; het antwoord daarop moet ik u even schuldig blijven.

Volgens mij waren dit de spoorvragen, voorzitter.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Volgens mij zijn nog niet alle vragen over het spoor beantwoord. De PVV heeft meerdere malen gepleit voor het verlagen van de vergoedingen op het spoor. Daar heeft de staatssecretaris eigenlijk geen gebruik van gemaakt. Nu ligt er een Europees voorstel om dat wel te doen. Wat is het verschil dat dit nu wel kan? Mijn tweede vraag daarbij was: als de staatssecretaris daar toch

is, gaat zij het dan ook eindelijk even regelen met de beschikbaarheidsvergoeding, die ze
blijkbaar in de onderste la heeft laten liggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nu vraagt de heer Van Aalst naar onderwerpen die wel heel erg op het spoor gericht zijn en echt in de portefeuille van de staatssecretaris zitten. Wat betreft de beschikbaarheidsvergoeding stel ik voor dat het toch beter is om die vraag aan haar te stellen. Als het gaat over de compensatiemogelijkheid, die ook voor het spoorgoederenvervoer een optie is, is de staatssecretaris de eerste die een afweging maakt. Ik heb u aangegeven dat de ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer gemonitord worden. De staatssecretaris maakt in eerste instantie de afweging wanneer het noodzakelijk wordt om daar ook stappen in te ondernemen.

De heer Van Aalst (PVV):

Maar het komt wel expliciet voorbij. Het lastige is dat we regelmatig proberen het spoorgoederenvervoer te helpen en te ondersteunen met vergoedingen omdat het een puinhoop is op het spoor. Dan vind ik het wel erg vervelend dat dat eigenlijk nooit mogelijk is en dat het nu via Europa ineens wel mogelijk zou zijn. Gaan we die mensen nu weer een beetje de gek aansteken en blij maken met een dood vogeltje?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij maak ik niemand blij met een dooie mus in dit kader. Er is een mogelijkheid geschapen door Europa. Het is aan de staatssecretaris om, in eerste instantie via de monitoring, te beoordelen of het voor Nederland nuttig of nodig is om daarvan gebruik te maken.

De voorzitter:

Dank u wel. We zijn aan het einde gekomen van de beantwoording van de minister. Ik denk dat er behoefte is aan een tweede termijn, misschien ook voor wat vragen die er nog liggen. Ik geef als eerste het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Spoor ligt inderdaad meer bij de staatssecretaris. Ik begrijp de vraag van de heer Van Aalst over de beschikbaarheidsvergoeding overigens wel, maar volgens mij is het een kwestie van aanmelden bij de Europese Commissie. Dat heeft de staatssecretaris ook wat ons betreft de afgelopen maanden laten liggen.

Over luchtvaart. Ik ben blij met de inzet van de minister als het gaat om verdragen en dergelijke en de slotverdeling, maar ook omtrent het EU-verdrag met Qatar. Wellicht kan de minister in

aanloop naar 28 september nog eens informeel polsen hoe haar collega's erin staan. Misschien helpt dat op de Transportraad zelf. Wellicht wil de minister dat dus doen. Wat wij niet willen is dat in de crisis een staatssteuncarrier hier misbruik van kan maken. Dat moeten we zien te voorkomen wat ons betreft.

Ik heb het testbeleid aangestipt. Ik heb de minister gevraagd eens met haar Europese collega's te bekijken hoe dat zo snel mogelijk weer in Nederland op gang kan komen zodat we mensen die vanuit code-oranjegebieden komen, gaan testen. Nul testen is wat ons betreft onacceptabel. Daar gaan we het morgen nog wel wat uitgebreider over hebben, denk ik.

Voorzitter. Verschillenden van ons hebben gerefereerd aan het Rli-rapport. We hebben als commissie de staatssecretaris gevraagd hierop te reageren. Die reactie is nog niet binnen volgens mij. Ik hoop dat die snel komt, zodat we inderdaad ook op internationaal spoorvervoer het komend jaar heel veel voor elkaar kunnen krijgen, zowel op korte afstanden, zoals de heer Amhaouch vroeg, maar zeker ook op de lange afstanden, zoals mevrouw Kröger aanstipte. Daar zullen we de staatssecretaris nog over gaan spreken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan de heer Paternotte.

De heer Paternotte (D66):

Voorzitter. Dank voor de beantwoording en ook voor een aantal toezeggingen die de minister gedaan heeft. Drie minuten is inderdaad niet zo veel bij de Transportraad. Het is goed dat we toch drie uur de tijd nemen met elkaar om straks die drie minuten op te kunnen vullen. Gelukkig hebben we ook een aantal dingen aangeraakt die de minister los van die drie minuten kan doen.

Ik wil nog even het vliegen over conflictgebieden noemen, want het is niet voor niets dat wij zeggen dat we het ingewikkeld vinden dat daar wat ons betreft te weinig voortgang in zit. Het is inmiddels meer dan zes jaar geleden dat de MH17 met een raket uit de lucht werd geschoten, met 200 landgenoten aan boord. Er was een motie van de collega's Amhaouch en Kröger -- ik weet niet meer precies in welke volgorde -- die zei dat het besluit om al dan niet over conflictgebieden te vliegen op het moment dat er aanwijzingen zijn dat er een conflict op de grond plaatsvindt, een publieke taak moet worden en niet een verantwoordelijkheid van commerciële bedrijven moet blijven. De minister zegt dat de evaluatie van het covenant eraan komt. Maar ik zou willen vragen wat er op dit moment bijvoorbeeld met die motie gebeurt. Dat is toch een vrij duidelijke uitspraak van de Kamer en een verzoek aan de regering. We zijn inmiddels alweer acht maanden verder sinds het debat dat we daar met elkaar over gevoerd hebben. Natuurlijk is er nu een crisis waar iedereen mee bezig is, maar dit vraagstuk is wat ons betreft veel te belangrijk om te laten liggen. Dus wat gebeurt er met de motie? Kan de minister als de evaluatie van het covenant er is ook een update geven van wat er is gebeurd met alle

verzoeken die destijds door de Kamer zijn uitgesproken naar aanleiding van het algemeen overleg Vliegen over conflictgebieden?

Ten aanzien van de minimumprijzen zegt de minister dat we volgen wat Oostenrijk doet. Ook daarover is een motie die wat anders vraagt, namelijk om samen met Oostenrijk op te trekken en te gaan helpen. Mijn vraag is dan ook: wat is er nu precies gebeurd met die motie? Trekken we inderdaad samen op met Oostenrijk en Brussel? Ik snap dat het lastig is om dit snel voor elkaar te krijgen, maar de huidige crisis laat wel zien hoe belangrijk het is dat je kan voorkomen dat er met dumprijzen gewerkt wordt om capaciteit op te vullen, of het nou predatory pricing is of niet.

Tot zover even, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik ben blij dat de minister aan de slag wil met het issue van de vrijvallende slots en met zorgen dat we daar grip op krijgen. Maar ik wil dat de minister toch meer zelf schetst wat de Nederlandse inzet daarin is en of Nederland zelf ook kan onderzoeken wat er juridisch mogelijk is en alvast wat voorwerk kan doen. Als Schiphol stelt dat zij gecontroleerd herstel willen, zegt de minister dat dat niet mogelijk is. Ik wil heel graag dat de minister dat op papier zet en in gesprek gaat met Schiphol over hoe zij dat gecontroleerd herstel zien en wat daar wel degelijk de mogelijkheden voor zijn. Daar moeten we meer duidelijkheid over krijgen.

Dan over spoor. We zien echt uit naar de plannen voor de Ten-T-corridor over de oost. Ik ben benieuwd wanneer die komen.

Tot slot over corona en luchtvaart. De minister zei heel snel dat er nog een brief aan komt over de uitvoering van de motie-Kröger/Paternotte over de reisadviezen. Morgenavond hebben we het debat. Mijn vraag aan de minister is dan ook: gaat zij morgen de vragen over reisadviezen beantwoorden? Zo nee, zorgt zij er dan voor dat de minister die er wel over gaat er gewoon bij is? En nogmaals de volgende oproep: met eigen verantwoordelijkheid en 40.000 reizigers uit oranje gebieden komen we er morgen niet uit. Er moet een steviger pakket komen. Ik vind het een beetje vreemd dat de minister zegt: goh, als jullie nog leuke suggesties hebben, laat het me weten. Er is een heel departement! Kom met een stevig pakket over wat de overheid kan doen en bereid is te doen. Dan gaan we daar morgenavond over praten.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dan de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Het is fijn dat de minister net inderdaad even vermeldde dat 23 september de Nationale Kraanwaterdag is. Als je in de wereld of zelfs in Europa kijkt, is er volgens mij geen land dat zo'n goede kwaliteit kraanwater heeft. Dat is volgens mij mede te danken aan alle waterbedrijven, ook aan de monteurs, de ingenieurs en de medewerkers. Daar mogen we ook weleens bij stilstaan. Dat doe ik graag.

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Als je veel water drinkt, is er ook een nadeel: er gaat iets in en er gaat iets uit, vandaar dat ik af en toe weg moet lopen. Dat was even een zijsprongetje.

Bedankt voor de beantwoording. Ik mis een antwoord op een vraag. Het kan goed zijn dat ik dat gemist heb toen ik even weg moest. Die vraag ging over de motie van Mulder en Postma over just-in-time sailing onderdeel maken van het pakket van Timmermans. Kan de minister daar nog kort op reageren?

Over de luchtvaart gaat het morgen. Vandaag was de generale repetitie. Voor de rest vindt het CDA het grensoverschrijdende spoor heel belangrijk. Er liggen dadelijk middelen vanuit de Green Deal. Komen er ook gezamenlijke initiatieven van Nederland en Duitsland of Nederland en België op tafel? Gaan we daarop inzetten of is het allemaal eenzijdig? Op de ov-chipkaart kom ik later terug.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank voor de antwoorden. Dank dat de minister in ieder geval meeneemt dat er aandacht is voor rustplaatsen et cetera voor onze transportsector. Voor de beschikbaarheidsvergoeding en de kosten voor het verlagen van het goederenvervoer zullen wij op korte termijn de aandacht vragen van de staatssecretaris.

Verder heb ik van mijn kant geen vragen. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan ga ik even zelf.

Voorzitter: Laçin

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik wens de minister inderdaad veel succes met haar videocall. Het is belangrijk dat we het vervoer van a naar b goed houden, ook met alle uitdagingen die we vandaag hebben voorbij zien komen. Ik zit zelf nog even te broeden op de mogelijkheid om op slots te sturen. Ik begrijp wat de collega's zeggen en hoe we daar uit kunnen komen. Ik denk dat we in ieder geval op een gegeven moment de waiver moeten gaan verlengen om te voorkomen dat historische slots vervallen, als je niet wilt dat ze zomaar ingevuld worden.

Het tweede probleem dat ik zie, is nog veel groter. Ik vraag daarvoor aandacht van de minister. Ze hoeft daar niet op te antwoorden, maar ik vraag haar wel om daarover na te denken. De Europese Commissie moet toestemming geven voor de redding van al die luchtvaartmaatschappijen. Air France heeft door de Franse overheid een aantal voorwaarden opgelegd gekregen. Lufthansa moest een aantal bestemmingen en bases sluiten en enkele verbindingen beëindigen. De kans is best aanwezig dat KLM in ruil voor het akkoord voor het steunpakket zo meteen Transavia moet afstoten of dat KLM bepaalde verbindingen verliest. Ik denk dat het dan wel belangrijk is om het hogere belang in ogenschouw te nemen, namelijk dat die verbindingen voortaan nog steeds vanuit Amsterdam of zo meteen Lelystad gevlogen kunnen worden in plaats van dat we met z'n allen in de trein naar Parijs moeten stappen. Want de Fransen zullen zeker heel sterk opkomen voor hun eigen belang. Dat heeft ook te maken met de slots en hoe we zo meteen geconfronteerd worden met de eisen die aan ons gesteld worden. Ik denk dat we daar met elkaar eventjes over moeten nadenken.

Dat was het.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft nog een vraag aan de heer Dijkstra.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is goed om te horen dat de heer Dijkstra wel wat ruimte ziet om de slotcoördinatie toch enigszins aan te pakken. Het is ook goed dat hij het risico ziet van het ondergraven van de mainportfunctie van Schiphol op het moment dat maatschappijen failliet gaan en er geen mechanisme is dat die slots niet zomaar uitgegeven moeten worden. Mijn vraag daarbij is of hij ook ziet dat het niet alleen gaat om de waiver, want die gaat inderdaad over historische rechten, maar vooral om maatschappijen die ofwel vrijwillig vanuit Schiphol vertrekken of failliet gaan? Op die slots moeten we op de een of andere manier grip krijgen. Dat wil Schiphol zelf ook. Steunt de heer Dijkstra die gedachte?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Grip in de zin dat we zo veel mogelijk ... We hebben nu geconstateerd dat we bijna geen instrumenten hebben, maar dat we willen sturen op de netwerkkwaliteit van Schiphol. Daarover

zijn we het met elkaar redelijk eens. Als partijen zelf inleveren, omdat ze er geen heil meer in zien of naar andere bestemmingen gaan vliegen, is dat zo. Daar zal wel een regeling voor zijn. Maar als je zegt dat sommige airlines zo meteen failliet gaan, zit je de erfenis te verdelen voordat de patiënt overleden is. Dat vind ik wel ver gaan. Ik worstel ermee hoe je daarmee moet omgaan. Eigenlijk vind ik het ook niet superchic.

De voorzitter:

Kort, afrondend, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik weet niet waarom we het hebben over een erfenis voordat de patiënt overleden is. We hebben het over de situatie dat een slot niet meer gebruikt wordt, ofwel omdat de maatschappij failliet ofwel omdat die hem inlevert. De vraag is dan of Nederland een instrument wil hebben om dat slot zo te kunnen gebruiken dat het de mainportfunctie ten goede komt. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat we de minister met die vraag in Europa op pad moeten sturen, zodat ze zelf gaat kijken wat er mogelijk is in de slotreguleringen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

In algemene zin wel. Daar wordt natuurlijk aan gewerkt met die herziening van de slotverordening, omdat we met elkaar willen sturen op mainportgebonden verkeer. Dat willen we graag koesteren. Dat willen we graag uitbreiden en zo veel mogelijk concentreren. Maar je hebt ook te maken met de realiteit. A. Je hebt geen instrumenten. En B: je hebt geen mededingingsregels. Je kunt iemand die wil gaan vliegen, niet zomaar verbieden om die ruimte te claimen en in te vullen. Voor de reiziger die een vakantievlucht wil, maakt het natuurlijk niet zo veel uit. Die wil gewoon vliegen. Ik worstel hier een beetje mee, want ik wil ook dat het verkeer op een gegeven moment, als het veilig kan, weer op gang komt. Het zou dan zonde zijn als je niet meer vanuit Nederland naar mooie bestemmingen kan gaan.

De voorzitter:

De heer Paternotte heeft ook nog een vraag.

De heer Paternotte (D66):

De heer Dijkstra zegt: in algemene zin. Laat ik gewoon even een concrete casus pakken. Flybe is failliet. Dat waren zo'n 15.000 slots op Schiphol. Flybe zit niet in een grote alliantie waardoor die slots eventueel kunnen worden overgedragen. Als dat is afgewikkeld, is de kans best groot dat die terugkomen in de slotpool. Wat moet daar dan volgens de heer Dijkstra mee gebeuren?

Want de minister gaf net duidelijk aan dat dit met de huidige regels in feite betekent dat elke maatschappij daarop kan intekenen en dat de helft ook nog eens naar nieuwe toetreders op Schiphol moet gaan.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Volgens mij is dat hele faillissement -- dat zei ik net zelf -- nog niet compleet afgewikkeld. Dat is één. En twee is de vraag: wat doe je daarmee? Op het moment dat je nog geen instrumenten hebt, kun je er wel aan werken om die te gaan ontwikkelen en om te gaan sturen op netwerkqualiteit en andere doeleinden. Maar als je ze niet hebt, moet je ook de realiteit onder ogen zien. Het kan best zo zijn dat Ryanair zo meteen de grote winnaar is van de coronacrisis. Alle nationale airlines worden zwaar gestut door hun overheden, maar hebben het gewoon lastig omdat ze een ander kostenplaatje hebben. Ryanair is zwaar concurrerend en levert ook heel veel goede dingen voor de consument. Het kan best dat die zegt: ik zie kansen. Zolang het niet predatory pricing is, staat Ryanair volgens mij Europees gezien niks in de weg, totdat je die instrumenten wel hebt. Ik ben het eens met de minister dat je dat op Europees niveau moet gaan regelen en dat je niet naar nationale maatregelen moet gaan kijken om alleen maar ons eigen belang te beschermen. Je hebt ook te maken met een markt, een open markt. Vaak vind ik de open markt vanuit Europa gezonder en concurrerender -- dat brengt ons namelijk heel veel -- dan als we zelf een eigen klein marktplaatsje gaan onderhouden en met alle regels dichttimmeren, waardoor er geen gezonde concurrentie meer is. Want die concurrentie brengt natuurlijk ook heel veel voor ons, de inwoners.

De **voorzitter**:

Afrondend, meneer Paternotte.

De heer **Paternotte** (D66):

De heer Dijkstra noemt Ryanair een bedrijf dat goede dingen brengt voor de consument. Dit bedrijf heeft de basis in Nederland opgeheven, omdat het dit bedrijf niet bevalt dat werknemers naar de rechter kunnen stappen. Het is een bedrijf dat voor €5 tickets naar coronabrandhaarden aanbiedt en waarvan de directeur zegt dat je op luchthavens alleen maar moslims moet fouilleren, omdat dat nou eenmaal de mensen zijn die voor aanslagen zorgen. De werknemers van dit bedrijf durven zich niet ziek te melden, omdat ze bang zijn om ontslagen te worden. Dit bedrijf biedt geen vaste contracten aan en laat soms vliegtuigen opstijgen met een minimum aan kerosine, waardoor ze soms voorrang moeten krijgen bij het landen, omdat ze te weinig voorraad hebben meegenomen ...

De **voorzitter**:

Wilt u uw vraag stellen, meneer Paternotte?

De heer **Paternotte** (D66):

Het is een bedrijf dat medewerkers op de grond laat slapen. Wat brengt Ryanair dus precies voor goeds?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het is een individueel bedrijf. U vindt iets van Ryanair. Ik vlieg zelf graag met Ryanair en vorig jaar ook 157 miljoen andere Europeanen. U noemt allemaal dingen die in uw ogen misschien niet zo goed zijn, maar heel veel consumenten genieten ervan om tegen een redelijk tarief naar bepaalde bestemmingen binnen Europa te vliegen. Ze vliegen echt niet allemaal tegen €5 of €20, gemiddeld is het meestal €150. Dat bedrijf doet het commercieel gezien gewoon goed. Ik weet niet of het ethisch allemaal verantwoord is, maar als het gaat om de arbeidsomstandigheden, dienen zij in ieder geval te voldoen aan de regels. Daar controleren wij ook op. Maar u geeft enorm af op een bedrijf, waarvan ik zeg dat het wel de grootste airline van Europa is op dit moment. Zij hebben een bepaald verdienmodel. Daar kunt u van alles van vinden, maar ik zie dat heel veel mensen daar gebruik van maken en ook tevreden zijn met de dienstverlening die, ook met een iets lager tarief, wel geboden wordt.

De **voorzitter**:

Ik draag bij dezen het voorzitterschap weer over aan de heer Dijkstra.

Voorzitter: Remco Dijkstra

De **voorzitter**:

Dank u wel. We hebben een deel van het debat van donderdag al gedaan. Dat scheelt. Ik dank iedereen voor de beantwoording. De minister moet nu ook nog iets zeggen, dacht ik? Of niet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Voorzitter. De heer Paternotte kwam nog even terug op het vliegen over conflictgebieden. Nederland is er zeer actief in om dit punt overal waar het kan te agenderen. Er is een nadere reflectie gevraagd, zoals u weet, ook aan de OVV, juist over het al dan niet publiek doen. De OVV heeft aangegeven dat publicatie daarvan dit najaar te verwachten is. Daarnaast lopen er onderzoeken, onder andere van het ILT naar de werking van het veiligheidsmanagementsysteem. Vanwege de samenloop van onderzoeken en die evaluatie van de systeemwijziging, nationaal en mondiaal, gaan we die in gezamenlijkheid beoordelen. Maar uiteraard: als het OVV-rapport komt, is dat het eerste waar u kennis van kunt nemen. Wij willen

het in samenhang beoordelen. Ik kan niet precies zeggen wanneer welk onderzoek komt, maar dit najaar komt er het een en ander uw kant op.

De heer Paternotte vroeg ook nog naar de motie over minimumprijzen met Oostenrijk. Hij zegt dat de ambtenaren het alleen maar volgen, maar dat is een kwestie van uitdrukken. De Oostenrijkers hebben ook het voortouw genomen, maar we volgen het nauwgezet, onze ambtenaren staan echt in goed contact met de Oostenrijkers. Als we die analyse daar goed gemaakt hebben, zouden we het samen kunnen adresseren bij de Commissie. Dus de eerste analyse, ook van de Oostenrijkse ambtenaren, is dat het ingewikkeld is vanwege EU-wet- en regelgeving. Maar we zijn dus toch samen met die Oostenrijkers verder aan het kijken wat er dan eventueel wel kan.

Mevrouw Kröger vroeg of ik morgen nou wel of niet over de reisadviezen kan spreken. Dat kan ik maar beperkt, want het is echt een verantwoordelijkheid van de minister van Buitenlandse Zaken. Hij gaat u daar spoedig een brief over doen toekomen. Daar kan ik natuurlijk niet op vooruitlopen, dat is zijn brief. Dus ja, het blijft beperkt; ik kan er alleen maar op hoofdlijnen op reageren.

Dan TEN-T-oost. Er ligt een stevig initiatief voor het internationale personenvervoer. Er zit ook een corridoraanpak in, dus daar kijkt de staatssecretaris heel serieus naar.

De heer Laçin heeft nog gevraagd naar het EU-Qatar-verdrag. Wanneer gaat dan in werking en ben ik nog wel op tijd? Volgens de laatste informatie zou ondertekening verwacht worden medio 2021. Die datum van 25 oktober is inmiddels zeer onwaarschijnlijk geworden, is onze informatie, dus ik denk dat we voldoende tijd hebben om de verzoeken van de Kamer te adresseren. Gaande deze vergadering zijn de ambtenaren al begonnen met het polsen van de andere lidstaten. Maar het lijkt er dus op dat er op 25 oktober sowieso niks gaat gebeuren.

De heer **Laçin** (SP):

Heel kort. Goed dat er nu al gepolst wordt, tijdens dit overleg. Ik zou heel graag van de minister na de Transportraad schriftelijk een terugkoppeling willen over wat er is afgesproken, wat de inzet van de andere landen is geweest en of inderdaad 25 oktober niet gehaald gaat worden. Als ze dat kan toezeggen, heel graag.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

U krijgt altijd een verslag van de Transportraad. Nou zal dit, denk ik, niet in de Transportraad zelf beantwoord worden, maar laten we kijken of we aan het verslag van de Transportraad dit specifieke punt kunnen toevoegen. Ik zeg er dan wel meteen bij dat u dat verslag dan waarschijnlijk een paar dagen later krijgt. Normaal gesproken krijgt u dat verslag heel snel, maar als we dit eraan moeten toevoegen, moet ik echt serieus het net ophalen bij de andere landen, anders heeft u er ook niets aan.

Er is nog het een en ander gezegd over het beperken van de vrijgekomen slots; er is een soort onderling debat over geweest. Slots kunnen alleen maar worden beperkt als dat ook volgt uit de

capaciteitsdeclaratie. De capaciteitsdeclaratie is een weergave van alle beschikbare capaciteit. Die wordt door de luchthaven, de exploitanten vastgesteld. In dit geval zit de grootste hap natuurlijk bij Schiphol. Met welke capaciteitsdeclaratie Schiphol gaat komen, hangt dus heel erg samen met hoe het herstel wordt ingeschat. Dat neemt niet weg dat zolang de waiver geldt, de historische rechten natuurlijk gewoon blijven bestaan.

Ik begrijp het enthousiasme van mevrouw Kröger. Nu ik heb omarmd dit punt te willen maken, ken ik mevrouw Kröger ook weer zo dat zij dan meteen wil doorstappen en vraagt hoe ik dat dan precies ga doen. Maar dan vraag ik toch om me daar wat tijd voor te geven, zodat ik goed kan kijken hoe onze inzet dan zou zijn. Daar wil ik dan ook even over spreken met deskundigen: wat zou onze inzet moeten zijn als we op korte termijn iets zouden willen doen? Ik kom daar dus later graag een keer op terug. Ik weet niet wanneer we een AO Luchtvaart hebben? Ik begrijp dat dat in december is. Voor december moet het lukken om daar een briefje over te sturen. U krijgt in ieder geval een verzamelbrief voor zo'n AO. Daar kan ik dan even in aangeven wat onze Nederlandse inzet dan zou kunnen zijn.

Uiteraard zullen andere landen voor hun eigen belang opkomen, zeg ik in de richting van de heer Dijkstra; ik meen dat hij er iets over zei. U kunt erop rekenen dat wij natuurlijk voor het Nederlandse belang ook op zullen komen. Dan gaat het om die internationale connectiviteit, dan gaat het om die hubfunctie van Schiphol. Laat ik een extreem scenario schetsen: ik denk dat we het vrij snel met elkaar eens zullen zijn dat we niet willen dat mochten er door faillissementen slots vrijkomen, deze eenzijdig bij Gulf carriers terechtkomen. Niemand zal in Europa willen dat de Europese luchtvaartmaatschappijen allemaal kopje-onder gaan, ten gunste van luchtvaartmaatschappijen uit andere werelddelen, die niet onze belangen als eerste voor ogen hebben.

Dat kun je natuurlijk van twee kanten aanvliegen. De Europese luchtvaartbedrijven worden ook gesteund, dus het is niet waarschijnlijk dat Lufthansa of Air France-KLM failliet gaat; dat probeer je natuurlijk te voorkomen. Maar ook vele kleinere maatschappijen zouden natuurlijk tot een verstoring van de markt kunnen leiden. Dus hoe we het precies gaan doen, kan ik nu echt nog niet zeggen. Maar de hoofdlijn, gewoon sturen op de hubfunctie, op de internationale connectiviteit, zal sowieso de basisinzet zijn.

Volgens mij heb ik dan de vragen gehad. Of niet?

De voorzitter:

Dank u wel. Er zijn er nog een paar. Eentje nog, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel erg blij met deze toezegging om er voor het AO Luchtvaart schriftelijk op terug te komen. Ik begrijp goed dat die hele slotcoördinatie een complex verhaal is. Dus het lijkt me heel goed als er zorgvuldig geschetst wordt wat er nu al, in de huidige verordening, mogelijk is, bijvoorbeeld doordat je een waiver toepast op het artikel in de slotverordening dat ze nu

uitgegeven móeten worden -- daar kun je natuurlijk net zo'n soort opschorting voor hebben als de 80%-regeling voor de historische slots -- of door het aanpassen van de hele slotverordening. Dat zijn de twee routes, denk ik. Als die verkend kunnen worden?

Een vraag staat daarbij nog open. Als Schiphol nu zegt "gecontroleerd herstel via de capaciteitsdeclaratie" hoe werkt dat dan precies? Wat zijn daar de mogelijkheden toe? Kan de minister dat ook meenemen in de brief voor het AO Luchtvaart?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het lijkt me een uitstekend voorstel om daar even in uiteen te zetten welke rol de capaciteitsdeclaratie speelt, waar Schiphol over gaat, wat je binnen de huidige regelgeving kunt en welke mogelijkheden voor inbreng we zouden kunnen hebben bij de herziening van de slotverordening. Wellicht zit er ook nog iets van een noodmechanisme tussenin, al dan niet waivers verlengen, enzovoort. Laten we dat hele speelveld voor u in kaart brengen, met een keuze daarin wat het kabinet voorstelt voor onze inzet.

Ik zag de heer Amhaouch al dreigend bij een microfoon. Ik heb hier inderdaad nog ...

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben nieuwsgierig wat er op het papiertje staat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is inderdaad een vraag die u gesteld heeft en die betrekking heeft op de motie over "just in time" en het rapport-Timmermans. Welke rol speelt het daarin? Ik kom daar graag op terug voor het AO Maritiem, dat we ook hebben aan het einde van dit jaar. Wij interpreteren het als het verbeteren van de digitalisering, om dat mogelijk te maken.

Als ik dan misschien mag afsluiten met het event Smart Shipping, waar ik afgelopen maandag ben geweest. Daar zag ik ook weer een fantastisch voorbeeld van die digitalisering. Het bedrijfje heet Captain AI, wat natuurlijk heel erg leuk in de watersferen klinkt. Dat bedrijfje kon er bijvoorbeeld voor zorgen, door de situational awareness -- een schip weet dan precies waar het is -- dat een bepaald schip op een bepaald tijdstip bij de Maasvlakte kan zijn. Via kunstmatige intelligentie kan ervoor worden gezorgd dat een schip precies op het juiste moment vertrekt en dus niet onnodig vroeg bij de Maasvlakte aankomt, waardoor het vervolgens veel te veel brandstof verstoekt. Zowel voor de efficiency en de logistiek is het fantastisch als dat werkt, als voor de duurzaamheid, omdat je precies smooth kunt varen en je dus zo min mogelijk brandstof verbruikt, wat gunstig is voor de businesscase maar ook minder uitstoot tot gevolg heeft. Daarvan zijn fantastische voorbeelden, ook juist in Nederland, waar we echt goed mee aan de slag kunnen als maritiem land.

De heer **Amhaouch** (CDA):

In het AO Maritiem komt u dus terug op de inhoud en de uitwerking daarvan?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dan kom ik bij de toezeggingen.

- Nadat de minister bij haar Europese collega's heeft nagegaan of zij het verdrag met Qatar willen uitstellen, zal de Kamer hierover per brief worden geïnformeerd.
- Nadat de minister de Europese Commissie heeft gevraagd om te toetsen of er sprake is van dumpprijzen bij vliegtickets zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.
- In het najaar wordt de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van een nationaal garantiefonds.
- De Kamer ontvangt op korte termijn een brief over de voortgang van het spoorgoederenvervoer.
- In het najaar ontvangt de Kamer de evaluatie van het convenant vliegen boven conflictgebieden.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Over de voortgang van het spoorgoederenvervoer: specifiek op het punt waar de heer Van Aalst naar vroeg over de tegemoetkoming vanuit Europa. Ik denk niet dat de staatssecretaris op korte termijn met een heel brede visie op het spoorgoederenvervoer hoeft te komen. Dat steunaspect, daar ging het om.

De **voorzitter**:

Ja, het gaat om dat aspect. De heer Van Aalst knikt.

- De Kamer zal voor het komende AO Luchtvaart worden geïnformeerd over de Nederlandse inzet ten aanzien van de vrijvallende slots, bijvoorbeeld door faillissementen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Het komt wel goed.

De **voorzitter**:

Er is geen VAO aangevraagd. Ik dank iedereen hartelijk en ik sluit dit algemeen overleg.

Sluiting 12.24 uur.