

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief over de Informele high-level videoconferentie van EU-Transportministers op 4 juni 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 809), het verslag van de Transportraad van 2 december 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 792), de position paper internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 887), het verslag van de informele high-level videoconferentie van transportministers d.d. 29 maart jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 807), de antwoorden op vragen van de commissie over de informele high-level videoconferentie van EU-transportministers op 29 april 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 806) en de brief inzake de intrekking van de aanwijzing aan de ILT inzake luchtvaartvouchers (Kamerstuk 31 936, nr. 740).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Inhoudsopgave	Blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
PVV-fractie	3
CDA-fractie	3
D66-fractie	6
GroenLinks-fractie	9
SP-fractie	10

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda van de Europese Transportraad op 4 juni a.s. en hebben hierover nog een aantal vragen en opmerkingen. Deze leden achten het van belang dat internationaal vervoer van personen en goederen, gedurende en na de coronacrisis, zo veel mogelijk doorgang kan vinden. Deze leden zijn dan ook voorstander van werkbare maatregelen die het vrije en betaalbare verkeer van goederen en personen blijven waarborgen.

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

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de stukken. Zij hebben de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda van de Transportraad. Deze leden hebben nog enkele vragen.

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

De leden van de SP-fractie hebben de geagendeerde stukken voor het schriftelijk overleg gelezen en daarbij de volgende inbreng.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie waren enthousiast over de uitgifte van reisvouchers en de keuze van de Minister om de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een aanwijzing te geven om tijdelijk niet te handhaven op de verplichting tot terugbetaling binnen zeven dagen (EG 261/2004) inzake Europese passagiersrechten in de luchtvaart. Dat leek deze leden een pragmatische en terechte oplossing. Nu de aanwijzing echter is ingetrokken onder druk van Europa, willen deze leden de bevestiging dat het recht op terugbetaling niet veranderd is door de eerdere aanwijzing om stelselmatig vouchers uit te geven. Deze vragen of de vouchers voor luchtvaartmaatschappijen gegarandeerd zijn. Is de garantie voor vouchers alleen van toepassing op vliegtuigmaatschappijen of is dit ook van toepassing op andere vervoerders in de reisbranche?

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister met klem de voorkeur voor de vouchers kenbaar te blijven maken en tegelijkertijd steun te blijven zoeken voor deze oplossing en meer draagvlak voor gunstige vouchers te verwerven bij de Europese Commissie (EC). Deze leden vragen hoe de verhoudingen liggen in het Europees Parlement, waar meer steun en begrip voor de vouchers aanwezig is. Zij vragen de Minister de druk op de liquiditeit van vooral luchtvaartmaatschappijen, maar ook breder in de reisbranche, onder de aandacht te brengen bij haar

collega's en de EC. Snapt de EC eigenlijk wel voldoende wat er aan de hand is? Deze leden vragen wat het aantrekkelijker maken van vouchers behelst; kunnen vouchers ook worden overgedragen of verhandeld, waardoor de consument meer mogelijkheden krijgt? Is dat een optie? Is de terugbetaaltermijn van zeven dagen wel realistisch in een sector die het geld niet meer heeft en geconfronteerd wordt met allerlei annuleringen en omboekingen? Hoe staat het met de inspanning en poging van de Minister om een garantiefonds tegen omvallende luchtvaartorganisaties en reisoperators op Europees niveau te regelen? Deelt zij de mening dat de reisbranche van groot belang is voor vele landen en dat juist landen die nu zo getroffen zijn, bij uitstek baat zouden hebben bij het kunnen ontvangen van honderdduizenden gezonde vakantiegangers die daar hun vakantiegeld gaan besteden? Hoe worden consumenten eenduidig geïnformeerd over hun rechten en de mogelijkheden om dadelijk weer zorgeloos op vakantie te gaan?

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

PVV-fractie

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

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

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

CDA-fractie

Transport tijdens het zomerseizoen

De leden van de CDA-fractie lezen dat de videoconferentie in het teken zal staan van het toerisme- en transportpakket dat de EC op 13 mei jl. heeft gepubliceerd. Deze leden lezen in de voorstellen van de EC dat veel landen hun grenzen willen openen voor het zomertoeristenseizoen. Zij zien dat elk land daarin maatregelen neemt om de toeristische plekken coronaproof in te richten. Hoewel deze leden dit begrijpen, maken zij zich wel zorgen over de verspreiding en controleerbaarheid van het virus als in Europa grote mobiliteitsbewegingen gaan plaatsvinden. Deze leden verwachten niet dat er net zoveel mensen als vorig jaar op vakantie gaan naar het buitenland, maar als het al de helft is of een kwart, dan hebben we het ook al over meer dan een miljoen Nederlanders. Kan de Minister

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

Luchtvaartvouchers

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

CDA-fractie

Transport tijdens het zomerseizoen

De leden van de CDA-fractie lezen dat de videoconferentie in het teken zal staan van het toerisme- en transportpakket dat de EC op 13 mei jl. heeft gepubliceerd. Deze leden lezen in de voorstellen van de EC dat veel landen hun grenzen willen openen voor het zomertoeristenseizoen. Zij zien dat elk land daarin maatregelen neemt om de toeristische plekken coronaproof in te richten. Hoewel deze leden dit begrijpen, maken zij zich wel zorgen over de verspreiding en controleerbaarheid van het virus als in Europa grote mobiliteitsbewegingen gaan plaatsvinden. Deze leden verwachten niet dat er net zoveel mensen als vorig jaar op vakantie gaan naar het buitenland, maar als het al de helft is of een kwart, dan hebben we het ook al over meer dan een miljoen Nederlanders. Kan de Minister aangeven of en hoe in Europa wordt nagedacht over de vraag op welke wijze dagen waarop veel mensen tegelijk gaan reizen, kunnen worden voorkomen? Wat gebeurt er indien blijkt dat er een hele drukke reisdag op komst is? Welk protocol ligt hiervoor klaar? Welke maatregelen worden er genomen door landen én voor Nederland belangrijke doorreislanden om de pitstops, zoals tankstations en toiletten, tijdens de reis voldoende

coronaproof te maken? Wat wordt er gedaan om besmettingen op deze plekken tot een minimum te beperken? Heeft Nederland hier intensieve gesprekken over met deze doorreislanden? Deze leden lezen dat er gesproken wordt over «robuuste monitoring». Hoe ziet deze monitoring eruit? Kunnen reizigers ook op de dag van reizen de actuele informatie vinden waar het druk is en waar niet? Wordt er ook een coronaproof veiligheidsprotocol ontwikkeld voor tankstations of andere tussenstops? Zijn deze protocollen eenduidig, of verschilt dat straks per land? Is de Minister van plan deze punten in te brengen tijdens de Transportraad?

Luchtvaartvouchers

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

Modal shift/verduurzaming.

De leden van de CDA-fractie lezen in het herstelplan van de EC dat wordt ingezet op verduurzaming van de Europese economie. Als het gaat om Europees transport, draagt een modal shift naar short sea shipping bij aan verdere verduurzaming. Daarbij vinden deze leden het wel belangrijk dat ook de Nederlandse zeevaart voor individuele schepen gebruik kan maken van Europese middelen zoals de «Connecting Europe Facility»-gelden (CEF) om versneld de schepen te vergroenen. Is de Minister het met deze leden eens dat een modal shift naar short sea shipping bijdraagt aan verdere verduurzaming van het Europese transport? En kan de Minister aangeven of zij zich inzet voor de concrete toepassing van Europese middelen zoals de CEF en Horizon Europe voor de versnelde verduurzaming van Nederlandse schepen?

Just in time sailing.

De leden van de CDA-fractie lezen in het onderzoek van klassenbureau DNV-GL dat met het optimaliseren van de logistieke planning tot 20–25% CO₂ en andere emissies bespaard kunnen worden, als de bemanning aan boord van een zeeschip van tevoren goed weet wanneer het schip welkom is in een haven om te laden of lossen. Deze leden hebben begrepen dat in de zeevaart nauwelijks met slots wordt gewerkt, zoals dat bij de luchtvaart wel gebeurt. En deze leden hebben begrepen dat als bemanning eerder op de hoogte is van bijvoorbeeld vertragingen met het laden of lossen op een terminal, er langzamer en vaak efficiënter gevaren wordt. Deze leden zien dat als een win-winsituatie voor de rederij, de

terminaloperator en het klimaat en milieu. Is de Minister bereid om samen met haar Europese collega's tot een voorstel te komen voor een verbetering in de logistieke planning van zeeschepen («just in time sailing») om zo CO₂ en andere emissies van de zeevaart te reduceren?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie juichen een Europees groen herstelplan toe. Daarbinnen zien deze leden dat het elektrificeren van wegmobiliteit als een aanjager voor het snel kunnen verduurzamen van het wegtransport kan dienen. Weke rol ziet de Minister voor Nederland op het gebied van zero-emission voertuigen? Welk aanbod gaat de Minister doen in Brussel? Waar ziet zij kansen om de investeringen in laadinfrastructuur ook in Nederland en de Nederlandse TEN-T-wegen te laten landen? Welke voorstellen gaat Nederland doen in Brussel ten aanzien van het Europees groen herstelplan voor de mobiliteit? Ziet zij, net als deze leden, de noodzaak van verduurzaming van het vrachtvervoer over de weg? Op welke wijze gaat Nederland in Europees verband de EC aansporen om te investeren in de verduurzaming van vrachtvervoer over de weg?

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

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

Deze leden zijn van mening dat het zeer belangrijk is dat tijdens en na de coronacrisis nog steeds veel mensen gebruik kunnen blijven maken van de trein, niet alleen van nationale verbindingen, maar zeker ook Europese verbindingen.

De leden van de D66-fractie agendeerden bij het vorige schriftelijk overleg Transportraad op 28 april 2020 het belang van internationale spoorverbindingen voor personenvervoer, ook gezien de verwachting dat de luchtvaart zal krimpen als gevolg van de coronacrisis. Deze leden vinden het positief dat de Minister een positon paper heeft gestuurd aan de EC over het agenderen van het internationale personenvervoer per spoor in het kader van de Europese Green Deal. Daarnaast lezen deze leden dat de Minister overlegt met andere EU-lidstaten en de EC over de volgende stappen in dit kader. Kan de Minister toelichten hoe het staat met deze overleggen? Is al meer bekend over eventuele vervolgstappen? Daarbij zien deze leden dat de Minister op middellange termijn een grotere rol ziet voor het internationaal personenvervoer per spoor. Met name op afstanden tot 800 km. Kan de Minister toelichten wat zij definieert als een middellange termijn?

De leden van de D66-fractie signaleren dat onduidelijkheid is ontstaan over het dragen van mondkapjes in het openbaar vervoer (ov). Zo worden in Nederland andere eisen gesteld aan mondkapjes dan in onze buurlanden. Betekent dit dat Nederlandse reizigers een boete kunnen

krijgen, wanneer zij per internationale treinverbinding reizen met een mondkapje dat is goedgekeurd in Nederland maar bijvoorbeeld niet in België?

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

De leden van de D66-fractie hebben de ontwikkelingen rondom de uitgifte van de zogenaamde coronavouchers in de luchtvaartsector met lede ogen aangezien. Deze leden maken zich namelijk ernstige zorgen over het herstel van consumentenvertrouwen in de luchtvaartsector post-corona door de loop van deze ontwikkelingen. Volgens deze leden is het essentieel dat reizigers post-corona vertrouwen hebben in luchtvaartmaatschappijen en tickets durven te kopen zonder te vrezen dat hun reis geannuleerd wordt en zij onvrijwillig hun geld langdurig kwijt zijn. Alhoewel deze leden de keuze om voucheruitgifte door luchtvaartmaatschappijen mogelijk te maken vanaf het begin hebben gesteund, hebben zij vooral meermaals aangegeven dat deze vouchers aantrekkelijk, maar niet verplicht mogen worden gemaakt. Echter, de eerdere aanwijzing van de Minister aan de ILT om niet hand te haven op Verordening (EG) 261/2004 over passagiersrechten luchtvaart werkte logischerwijs juist deze situatie in de hand (Kamerstuk 31 936, nr. 731). Consumenten werden in veel gevallen gedwongen om een voucher te accepteren, terwijl de waarde van deze vouchers onbeschermd bleef voor faillissementen. Dit terwijl consumenten in veel gevallen ook financieel hard geraakt zijn door de gevolgen van de coronacrisis. Deze leden waren dan ook verheugd te vernemen dat de Minister ervoor heeft gekozen om haar aanwijzing in te trekken (Kamerstuk 31 936, nr. 740).

Deze leden vinden het echter moeilijk te begrijpen dat de EC het voortouw moest nemen om tot betere consumentenbescherming te komen, terwijl de Minister ook op de hoogte was van het gat dat haar aanwijzing liet in de keuzevrijheid- en bescherming van de consument. Deze leden vernemen daarom graag van de Minister waarom zij pas overging tot terugtrekking na de aanwijzing van de EC.

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

De leden van de D66-fractie zijn ook benieuwd in hoeverre de Minister de aanbeveling van de EC om tot garantie op de vouchers te komen, gaat opvolgen. De Minister geeft in haar brief van 14 mei jl. (Kamerstuk 31 936, nr. 740) aan zich in te zetten voor een Europese garantieregeling. Kan de Minister toelichten wat de status is van haar vorige inzet om een Europees garantiefonds mogelijk te maken? Kan de Minister bovendien aangeven wat hierin het krachtenveld is, welke landen voor en welke landen tegen een dergelijk fonds zijn? Is de Minister het met deze leden eens dat Nederland koploper zou moeten zijn in de realisatie van een dergelijk garantiefonds door deze in elk geval nationaal vast te realiseren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke tijdlijn voorziet de Minister in de realisatie hiervan?

Bovendien zijn deze leden benieuwd wat de status is van de toezegging van de Minister om de mogelijkheden te verkennen om tot Europees garantiefonds voor vliegtickets te komen, ook voor de langere termijn. Gezien de financiële instabiliteit waar veel luchtvaartmaatschappijen nu mee kampen en de consumentenrisico's die hiermee gepaard gaan, waren deze leden namelijk verheugd te vernemen dat hiervoor een meerderheid bestond onder de lidstaten. Kan de Minister uiteenzetten wat het voorstel van de EC hierover was? Kan zij bovendien toelichten welk tijdpad zij voorziet in de realisatie hiervan?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de coronacrisis moet worden aangegrepen om een duurzame herstart van de luchtvaartsector in Europa mogelijk te maken. Aan de ene kant betekent dit Europese coördinatie op duurzaamheidseisen stellen aan staatssteun voor luchtvaartmaatschappijen. Alhoewel eenzijdig duurzaamheidseisen opstellen aan staatssteun namelijk een goede eerste stap is, betekent het opereren in een vrije Europese markt dat Europese duurzaamheidseisen het meest effectief zullen zijn. Aan de andere kant betekent dit het momentum aangrijpen om het systeem versneld te vergroenen en een eerlijke prijs te creëren voor vliegtickets. Dit betekent volgens deze leden dat de toekenning van gratis Emission Trading Scheme (ETS)-rechten voor de luchtvaartsector moet worden opgeschort, dat duurzaamheid en hinderbeperking expliciete criteria worden voor de slotallocatie en dat zowel een accijns op kerosine als een vliegbelasting op Europees niveau moeten worden ingevoerd. Dit hebben zij ook uitgedrukt in de motie van de leden Sneller en Stoffer over een Europese inzet voor vergroening van de luchtvaartsector (Kamerstuk 29 232, nr. 19). Kan de Minister toelichten hoe zij zich hard zal maken voor de uitvoering van deze motie in deze Transportraad? Is de Minister bereid te pleiten voor het opschorten van de gratis ETS-rechten, het opstellen van Europese richtlijnen voor duurzaamheidseisen aan coronagerelateerde staatssteun en andere maatregelen die het systeem van de Europese luchtvaartsector kunnen vergroenen? Zo nee, waarom niet? Ten slotte zijn deze leden ook benieuwd welke plannen de Minister nog meer voornemens is om voor te stellen om aan te sturen op een groen herstel van de Europese luchtvaartsector.

De leden van de D66-fractie zijn verheugd te vernemen dat met dit overleg de nadruk wordt gelegd op het belang van een groen herstel voor de transportsector. Zoals deze leden al aangaven in het schriftelijk overleg Binnenvaart en Maritiem, zijn deze leden namelijk zeker voor de maritieme en binnenvaartsector van mening dat juist nu een impuls moet gegeven worden aan de doelstellingen van zowel de Green Deal als het Klimaatakkoord (Kamerstuk 2020D18690). Deze leden zijn daarom benieuwd te vernemen van de Minister wat haar inzet hierop zal zijn. Deelt de Minister de mening dat gezien de snel dalende olieprijs, extra maatregelen moeten worden genomen om ervoor te zorgen dat vergroening financieel aantrekkelijker blijft dan blijven varen op fossiele brandstoffen? Zo ja, welke maatregelen voorziet de Minister hierin? Zo

nee, waarom niet? Voorziet de Minister ook andere mogelijkheden tot vergroening, zoals bijvoorbeeld een Europees innovatiefonds en, zo nee, waarom niet? Ten slotte zijn deze leden benieuwd of ook op Europees niveau zal worden gekeken naar de mogelijkheid tot anticyclisch investeren om de gevolgen van de coronacrisis voor de sector te verzachten.

GroenLinks-fractie

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

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

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

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

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verder zeer te spreken over mogelijke investeringen in spoor en treinen. Daarmee zou het grote missende spoor deel in de Green Deal hersteld kunnen worden. Gaat Nederland hier aanspraak op maken? Kunnen daarmee reserves die door de coronacrisis zijn opgemaakt weer worden aangevuld of moeten de

fondsen worden besteed aan nieuwe investeringen? Worden dit dan projecten boven op de reeds besloten MIRT-programma's voor spoor? En de nachtrein, welke mogelijkheden zien de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat om Nederland hierin te laten meedelen?

De leden van de GroenLinks-fractie hebben uit Brussel begrepen dat er een EC-voorstel ligt om de CORSIA-baseline aan te passen van het gemiddelde van 2019–2020 naar dat van 2019. Dat maakt natuurlijk wel uit. Mogelijk leidt het ertoe dat de sector voorlopig helemaal niets hoeft te doen en dat kan niet de bedoeling zijn. Klopt dit? Wat is hier het Nederlandse standpunt in? Kan de Minister toezeggen dat we het toch al zwakke CORSIA niet verder gaan uithollen?

Als er in 2022 een algemene evaluatie en herziening komt, dan zou dat het eerste moment zijn om mogelijk dingen aan te passen. Dan is ook meer duidelijk over de ontwikkeling van de middellange termijn van de sector en de opgave daarvan. Is de Minister bereid om in Europa te pleiten voor het vasthouden aan de afspraken tot 2022? Is de Minister bereid om hier bij de komende meeting van de International Civil Aviation Organization in juni 2020 voor te pleiten?

SP-fractie

De leden van de SP-fractie zijn blij met het feit dat de aanwijzing, die de Minister in eerste instantie aan de ILT had gegeven om niet te handhaven wanneer een luchtvaartmaatschappij vouchers in plaats van geld uitgaf, is ingetrokken. Dit was een opzichtige methode om het mensen onmogelijk te maken om hun geld terug te krijgen waar ze recht op hebben. Wat het extra wrang maakt, is dat bijvoorbeeld een luchtvaartmaatschappij als KLM door deze aanwijzing in bescherming werd genomen tegen de belastingbetalers die voor de miljardensteun aan dezelfde maatschappij garant moeten staan. Ook de Minister blijft aandringen op het accepteren van vouchers in plaats van geld. Zij lijkt daarmee echter totaal voorbij te gaan aan het feit dat voor een groot deel van de reizigers niet de specifieke maatschappij of organisatie, maar de prijs leidend is voor de keuze. Een voucher beperkt die prijskeuze ernstig, en daarnaast kan het geld niet meer gebruikt worden voor andere uitgaven die nu noodzakelijk zijn bijvoorbeeld door het wegvallen van inkomens en betalingsachterstanden. Deze leden willen weten in hoeverre reizigers nu in staat zijn om hun geld terug te krijgen voor reizen die door de coronacrisis geannuleerd zijn. Geldt dit alleen voor Europese maatschappijen en organisaties, of voor alle maatschappijen en organisaties? En kunnen reizigers die in eerste instantie eigenlijk niet anders konden dan voor vouchers kiezen, alsnog hun geld terug krijgen?

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