

**21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 799 Verslag van een schriftelijk overleg**  
Vastgesteld 30 maart 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat ter voorbereiding op de extra ingelaste Europese Transportraad in verband met het coronavirus.

De vragen en opmerkingen zijn op 13 maart 2020 aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 17 maart 2020 zijn de vragen, voorzien van een inleiding, beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,  
Israel

## Inleiding

Op 13 maart jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de berichtgeving over de ingelaste informele high level videoconferentie van de transportministers van de lidstaten van de EU. Met deze brief beantwoord ik deze vragen. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

Deze videoconferentie vindt plaats op 18 maart a.s. en zal, wat het Kroatisch Voorzitterschap betreft, met name in het teken staan van luchtvaart. De Commissie heeft in dit kader op 13 maart jl. een voorstel gedaan voor aanpassing van de slotverordening om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen hun historische rechten behouden in bepaalde periodes. Ook worden lidstaten gevraagd informatie te geven over de nationale situatie en maatregelen.

Daarbij is het van belang te benadrukken dat er binnen de Europese Unie momenteel via meerdere gremia gesproken wordt over Covid-19 en de Europese respons daarop. Een deel van de gestelde vragen van uw vaste commissie lenen zich derhalve niet voor bespreking tijdens de videoconferentie, maar zullen door Nederland in andere gremia moeten worden ingebracht.

Onderstaande beantwoording betreft de stand van zaken op het moment van schrijven. Gegeven de snelle ontwikkelingen, zou het kunnen dat de antwoorden op het moment van verzenden enigszins achterhaald zijn. Graag uw begrip hiervoor.

## Algemeen

**De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de extra ingelaste Transportraad over het Covid-19-virus (coronavirus) die woensdag 18 maart zal plaatsvinden. Deze leden verwelkomen het inlasten van de extra Raad en benadrukken het belang om de transportsector te helpen waar nodig. Het is van groot belang dat vitale transportketens, voeding, medische hulpmiddelen en medicijnen voorop, zoveel mogelijk beschermd kunnen worden. Daarnaast is het zaak dat gezonde bedrijven in de transportsector geholpen worden om deze moeilijke periode goed te doorstaan, in het belang van hun medewerkers en klanten. Mede met het oog op de genoemde belangen vragen deze leden de minister nader uiteen te zetten wat haar inzet is tijdens deze transportraad. De leden zien onderstaande vragen daarom graag beantwoord**

**De leden van de D66-fractie vragen de minister of zij nader uiteen kan zetten in hoeverre het Covid-19-virus een invloed uitoefent op de Europese transportsector in de breedte. De leden verzoeken de minister hierbij om dit voor de afzonderlijke sectoren (maritiem-, weg-, spoor- en luchttransport) elk afzonderlijk uiteen te zetten.**

Duidelijk is dat het Covid-19-virus impact heeft op transport. De gevolgen gelden voor alle transportmodaliteiten en komen voort uit zowel opgelegde reisbeperkingen, als door een afname van de goederenstroom door een lagere productiecapaciteit in bijvoorbeeld China. Bijvoorbeeld, in de haven van Rotterdam wordt opgemerkt dat de gerealiseerde overslagvolumes bij alle goederenstromen in de eerste maanden van 2020 aanzienlijk achterblijven bij de oorspronkelijke prognoses. Op dit moment is het echter niet mogelijk uit te drukken wat de precieze gevolgen zijn voor de transportsector in zijn geheel, of voor de sectoren afzonderlijk.

**De leden van de D66-fractie vragen de minister om nader uiteen te zetten welke maatregelen zij neemt om de logistieke keten in Europa goed te laten functioneren ondanks de coronacrisis. De leden vragen hierbij om een uiteenzetting per transportsector.**

Ik ben continu in contact met de verladers en vervoerders in de sector over de ontwikkelingen, mogelijke knelpunten en maatregelen voor het transport van goederen. Op dit moment doen zich nog geen substantiële knelpunten voor. Uiteraard monitoren we dit nauwgezet. Indien dit zich alsnog voordoet, is het mogelijk om snel te schakelen met deze sectorpartijen om deze op te lossen.

**De leden van de D66-fractie vragen de minister of zij in Europees verband gaat pleiten voor een tegemoetkoming voor de Europese transportsector. Indien zij dit van plan is, vragen de leden de minister**

**om nader uiteen te zetten hoe zij een dergelijke tegemoetkoming voor zich ziet. De leden van de D66-fractie vragen de minister of zij, indien dit in Europees verband niet het geval is, andere plannen heeft voor een tegemoetkoming of steunpakket voor de transportsector tijdens deze crisis. De leden vragen de minister om uiteen te zetten hoe een dergelijke tegemoetkoming eruit zou zien, indien dergelijke plannen bestaan, en vragen de minister hierbij om een uiteenzetting per afzonderlijke transportsector.**

Het kabinet streeft ernaar waar mogelijk de gevolgen voor de economie te beperken via noodzakelijke en passende maatregelen. Ondernemers, van ZZP'er tot grote onderneming, werknemers en consumenten ervaren de negatieve gevolgen van de virusuitbraak. Het kabinet neemt daarom maatregelen die hen ondersteunen. Ook de transportsector kan gebruik maken van deze generieke maatregelen. Daarnaast heeft de Europese Commissie op 13 maart jl. een mededeling gepubliceerd waarin het een pakket Europese maatregelen aankondigt dat zich met name richt op de sociaaleconomische gevolgen van COVID-19. Voor een verder overzicht van nationale maatregelen en een verdere behandeling en appreciatie van deze Mededeling van de Commissie verwijs ik u naar de brief van de ministers van Economische Zaken en Klimaat, Financiën, en Sociale Zaken en Werkgelegenheid hierover van 17 maart jl. (Kamerstuk 35 420, nr. 2).

Deze brief is in aanvulling op de Kamerbrief "Economische maatregelen met betrekking tot het coronavirus" van 12 maart 2020, van de ministers van Economische Zaken en Klimaat, van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Kamerstuk 35 420, nr. 1). Het kabinet richt zich voorts op maatwerk en zal instrumenten inzetten als de situatie daarom vraagt.

**De leden van de D66-fractie vragen de minister om nader uiteen te zetten of, en zo ja, op welke manier, zij zich gaat inzetten op een Europese coördinatie rondom het virus voor de transportsector.**

Ik acht goede Europese coördinatie van groot belang voor het behoud van een gelijk speelveld en het waarborgen van uniformiteit in de maatregelen. De aankomende videoconferentie biedt een eerste kans hierover te spreken op het gebied van transport, mede naar aanleiding van de Mededeling van de Europese Commissie van 13 maart jl. Daarnaast zet ik mij ook in voor maatwerk met andere (Europese) landen waar dat nodig is.

**De leden van de D66-fractie vragen de minister of zij in de transportraad gaat pleiten voor een gelijk speelveld tussen alle Europese transporthubs, zodat voor zowel personenvervoer als voor het goederenvervoer duidelijkheid ontstaat over het juiste protocol voor quarantaine.**

Ik ondersteun het belang van een gelijk speelveld en Europese coördinatie daartoe en ondersteun dat we middels de videoconferentie hiervoor aandacht op Europees niveau hebben. Allereerst is van belang dat we de volksgezondheid zo goed mogelijk bewaken. Daarnaast is zoveel mogelijk behoud van de continuïteit van de goederenstroom van belang voor de voorzieningszekerheid van bijvoorbeeld voedingsmiddelen en medische hulpmiddelen

**De leden van de D66-fractie vragen de minister om uiteen te zetten of op dit moment voldoende bescherming is voor personeel van verschillende transportsectoren, gezien hun regelmatige blootstelling aan grote groepen mensen. De leden vragen de minister dit specifiek uiteen te zetten voor personeel van trein- en luchtvaartmaatschappijen.**

**Werknemers maken zich ook grote zorgen over het besmettingsgevaar bij het uitvoeren van hun werk. Werknemers in de transportsector komen in verschillende landen en komen in aanraking met veel verschillende mensen. De leden van de SP-fractie vinden het daarom belangrijk dat alle maatregelen worden getroffen om gezondheidsrisico's voor deze groep te beperken. Aan welke maatregelen denkt de minister om werknemers in de transportsector te beschermen? Gaat de minister hierover ook in gesprek met vakbonden om hun ideeën te horen en mee te nemen in maatregelen die getroffen zullen worden?**

De bedrijven zijn verantwoordelijk voor organisatie van veilig werken in de transportsector. De mate van blootstelling is in het reizigersvervoer overigens van een andere orde dan in het goederenvervoer.

Het RIVM heeft richtlijnen opgesteld voor het omgaan met de risico's op besmetting met het COVID-19 op het werk. Deze richtlijnen gelden voor iedereen, dus ook voor de trein- en luchtvaartmaatschappijen en de

brede transportsector. Op initiatief van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid werkt een kring van arbo-deskundigen met diverse achtergronden aan een handzame vertaling van de kennis van het RIVM en het Nederlands Centrum voor Beroepsziekten (NCvB). In Arbo-infact nr. 3, het digitale informatiebulletin voor arbo-professionals van het RIVM en het NCvB, is ook aandacht voor de risico's in de transportsector.

Binnen deze kaders hebben spoorbedrijven een continuïteitsplan opgesteld waarin uiteen is gezet hoe om te gaan met 10-30-50 procent uitval van personeel en een handboek pandemie tot hun beschikking met daarin verschillende mogelijke maatregelen. Tot slot is er op Europees niveau een advies opgesteld en is een advies beschikbaar van het gemeenschappelijk actieprogramma EU healthy gateways over veilig werken in treinen en stations. In Arbo-infact nr. 1, het digitale informatiebulletin voor arbo-professionals van het RIVM en het NCvB staat opgenomen dat luchthavens en vliegmaatschappijen hun eigen (internationale) procedures hebben voor de veiligheid en gezondheid van hun werknemers. Deze procedures en informatie worden regelmatig geüpdate. Ook wat betreft luchtvaartpersoneel kan een werkgever zelf besluiten over te gaan tot extra maatregelen omtrent persoonlijke hygiëne.

**De leden van de GroenLinks-fractie vragen het volgende. In Europa en in Nederland zijn inmiddels een heel groot aantal besmettingshaarden. Hoe effectief is het dan om het reizen te beperken? Zo ja, gaat het dan vooral om de mobiliteit van mensen of om het in groepen bijeengepakt zitten in een vliegtuig of trein? Moet de overheid een onderscheid maken tussen soorten reizen of bestemmingen die van groot belang zijn of wordt dit over gelaten aan individuen en bedrijven?**

Voor OV-bedrijven gelden op dit moment een beperkte dienstregeling. Voor veel mensen is openbaar vervoer onmisbaar. Wel gelden de huidige adviezen van het RIVM: was je handen regelmatig, hoest en nies in je elleboog, gebruik papieren zakdoekjes, vermijd het schudden van handen. Daarnaast geldt sinds donderdagavond 12 maart het advies zoveel mogelijk thuis te werken of werktijden te spreiden. Ook is voor kwetsbare personen het advies om het openbaar vervoer te mijden.

Zoals voorts aangegeven in mijn brief van 4 februari 2020<sup>[1]</sup> en in antwoord op vragen van de Leden Diertens (D66) en Paternotte (D66) van 2 maart 2020<sup>[2]</sup> zijn luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk voor aanpassingen in het vluchtschema om de gezondheid van personeel en passagiers te waarborgen, tenzij er specifieke restricties zijn opgelegd.

Zowel de OV-bedrijven als luchtvaartmaatschappijen staan in nauw contact met het RIVM en volgen diens adviezen op met betrekking tot het coronavirus.

Ik verwijs u hierbij graag ook naar de beschikbare informatie over hoe om te gaan met reizen op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

**De Europese Unie heeft besloten om €25 miljard beschikbaar te stellen om bedrijven en de zorgsector te helpen en investeringen op peil te houden. De leden van de SP-fractie willen weten hoe dit geld, waarvan €7,5 miljard op korte termijn beschikbaar komt, wordt verdeeld over de lidstaten en aan welke aanvullende bedragen Nederland als lidstaat denkt beschikbaar te kunnen stellen. Houdt de minister bij de verdeling van het beschikbare budget ook rekening met de transportondernemers en MKB'ers die nu al bijna op omvallen staan? Kan zij hier een toelichting op geven?**

Het kabinet werkt momenteel aan een Kamerbrief over de Commissie-mededeling van 13 maart jl. waarin het een pakket Europese maatregelen aankondigt dat zich met name richt op de sociaaleconomische gevolgen van COVID-19. Voor een verdere behandeling en appreciatie van de mededeling verwijs ik u naar deze Kamerbrief.

**Werknemers, ook in de transportsector, worden ook hard geraakt. De leden van de SP-fractie merken op dat werknemers thuis komen te zitten en hierdoor inkomsten mislopen. Gaat de minister hiervoor aandacht vragen en aan welke nationale maatregelen denkt zij, samen met de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, om de schade voor werknemers zoveel mogelijk te beperken?**

---

[1] Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 112.

[2] Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1894.

Ik verwijs hiervoor graag naar de brieven van de minister van Economische Zaken en Klimaat, de minister van Financiën, en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan de Tweede Kamer van 12 maart jl. en van 17 maart jl. over de economische maatregelen met betrekking tot het coronavirus. Deze maatregelen zijn ook van toepassing op de transportsector.

**De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben kennisgenomen van de extra Transportraad en hebben enige zorgen bij de inzet van de Eurocommissaris. Zij begrijpen en ondersteunen overigens het feit dat deze Transportraad via videoconferentie gehouden wordt maar vragen de minister ook om de Eurocommissaris te verzoeken dit in de toekomst vanuit het oogpunt van duurzaamheid vaker te doen.**

Het gaat in dit geval niet om een Transportraad, maar om een informele high level videoconferentie voor transportministers. Verdragsrechtelijk is vastgelegd dat de zetel van de Raad in Brussel is en dat in de maanden april, juni en oktober de Raad zijn zittingen in Luxemburg houdt.<sup>1</sup> Volgens het Reglement van Orde van de Raad kan het in uitzonderlijke gevallen nodig zijn dat de Raad op andere plaatsen bijeenkomt. Daarover dient met unanimititeit besloten te worden.

Op dit moment is er geen sprake van om Transportraden vaker digitaal plaats te laten vinden, mede door het feit de Raad via videoconferentie geen officiële besluiten kan nemen. Waar dat kan zal de Raad over dringende aangelegenheden besluiten nemen door middel van een schriftelijke stemming, indien daarover met eenparigheid van stemmen besloten is door Coreper of de Raad (art. 12 Reglement van Orde Raad).

**Dan vragen de leden van de Partij van de Dieren de minister of zij het eens is met de stelling van eurocommissaris Vălean dat we ‘the seamless flow of goods and people in Europe’ in stand moeten houden. En zo ja, waarom? En is voor de minister, zoals voor de eurocommissaris, ook in tijden van crisis het ongehinderd transport een doel op zich? Zo ja, waarom?**

Het beschermen van de volksgezondheid staat voorop. De kern van het kabinetsbeleid is dat we de gezondheid van mensen die kwetsbaar zijn maximaal willen beschermen. Daarnaast is de Europese interne markt voor Nederland van groot belang. Deze vormt de basis onder het Europees concurrentievermogen en is cruciaal om gezamenlijk uitdagingen als klimaatverandering, duurzaamheid en digitalisering aan te kunnen gaan. Transport vervult hierin een belangrijke rol. Maatregelen met beperking op het vrije verkeer moeten proportioneel zijn en ingeroepen op de juiste gronden.

**Deelt de minister de mening van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren dat economische belangen een ondergeschikte rol spelen bij het bestrijden van het Covid-19 virus? Zo nee, waarom niet?**

Ik verwijs hiervoor graag naar de brieven van de minister voor Medische Zorg van 10, 12 en 15 maart jl. (Kamerstuk 25 295, nrs. 122, 124 en 175) en de brieven van de minister van Economische Zaken en Klimaat, de minister van Financiën, en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan de Tweede Kamer van 12 maart jl. (Kamerstuk 35 420, nr. 1) en van 17 maart jl. over de economische maatregelen met betrekking tot het coronavirus (Kamerstuk 35 420, nr. 2).

**De leden van de Partij van de Dieren vragen de minister ook naar de laatste stand van zaken aangaande de Nederlandse positie over Nederlandse maatregelen ter beperking van het in- en uitreizen. Kan de minister de Kamer hierover informeren? En is de minister bereid om landen die het nodig achten de grenzen te sluiten voor reizigers uit risicogebieden of regionaal dan wel nationaal de mobiliteit te beperken daarin te ondersteunen? Zo nee, waarom niet?**

Beperken van reisbewegingen en invoeren van de binnengrenscontroles zijn nationale bevoegdheden. Conform de voorwaarden die het Schengen acquis stelt zoals in artikel 28 lid 1 van de Schengengrenscore, kunnen lidstaten de afweging maken om maatregelen toe te passen ten aanzien van de grenzen. Vanuit veiligheids-, economisch en sociaal- perspectief is het kabinet van mening dat nationale maatregelen die het vrij verkeer van personen en goederen binnen de Unie kunnen beperken proportioneel moeten zijn en ingeroepen worden op de juiste gronden. Zoveel mogelijk behoud van de continuïteit van de goederenstroom

---

<sup>1</sup> Protocol Nr. 6 bij het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

is voor de Europese Commissie van belang voor de voorzieningszekerheid van bijvoorbeeld voedingsmiddelen en medische hulpmiddelen en het kabinet ondersteunt deze inzet. Bovendien vindt het kabinet het van belang dat maatregelen tussen lidstaten worden gecoördineerd en ziet hiervoor een rol voor de Europese Commissie. Het kabinet verwelkomt daarom ook de richtlijnen die de Europese Commissie op 16 maart jl. heeft gepubliceerd waarin de (juridische) kaders worden aangegeven voor de uitvoering van de grenscontroles aan de buiten- en binnengrenzen en medische checks alsmede de informatievoorziening aan de reizigers en het transport van goederen. In de richtlijnen worden de proportionaliteit en het non-discriminatoire karakter van door lidstaten genomen maatregelen benadrukt en het belang van waarborgen van de continuïteit van de goederenstroom en zorg voor patiënten met ziekteverschijnselen aan de grens onderstreept.

**De leden van de Partij van de Dieren vragen de minister in hoeverre zij van mening is dat transportsectoren de klap zelf op moeten kunnen vangen en in hoeverre daarbij hulp nodig is? Welke uitgangspunten hanteert zij bij die afweging? In hoeverre is dit een bevoegdheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en in hoeverre is dit een bevoegdheid van de ministers van Financiën en Economische Zaken?**

Ik verwijs hiervoor graag naar de brieven van de minister van Economische Zaken en Klimaat, de minister van Financiën, en de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid aan de Tweede Kamer van 12 maart jl. en van 17 maart jl. over de economische maatregelen met betrekking tot het coronavirus. Deze maatregelen zijn ook van toepassing op de transportsector.

#### Luchtvaart

**De leden van de Partij van de Dieren vragen of de minister verslag kan doen van de verschillende overleggen die er de afgelopen dagen (in ieder geval op donderdag 12-03-2020 en op vrijdag 13-03-2020) zijn geweest met de luchtvaartsector?**

De afgelopen dagen is er nauw contact onderhouden met verschillende belanghebbenden in de luchtvaartsector. Dit om te inventariseren waar hun zorgen liggen en om te verkennen wat de impact van de huidige situatie op de luchtvaartsector zal zijn. Afgelopen vrijdag 13 maart jl. heb ik samen met mijn collega van Economische Zaken en Klimaat de huidige situatie besproken met de KLM en de Royal Schiphol Group.

**De leden van de Partij van de Dieren vragen de minister of zij bij de besluitvorming over mogelijke steunmaatregelen voor de luchtvaart rekening houdt met de noodzaak tot krimp van de luchtvaartsector. Moet deze crisis niet aanleiding zijn om juist maatregelen te nemen die leiden tot een ordelijke en noodzakelijke herstructurering van de luchtvaart zodat deze weer in lijn gebracht wordt met het klimaat, de veiligheid en een gezonde leefomgeving voor mens en dier?**

Het gaat er nu om te bezien welke maatregelen op korte termijn mogelijk en nodig zijn om deze ernstige crisis door te komen. Zowel KLM als Schiphol zijn van groot belang voor de Nederlandse economie en zorgen o.a. voor een significant aantal (indirecte) banen en een uitstekend vestigingsklimaat voor internationaal opererende bedrijven door een uitgebreid netwerk aan bestemmingen.

**De leden van de VVD-fractie verwelkomen alle maatregelen die helpen om de gevolgen van het coronavirus op de economie te dempen. De leden van de VVD-fractie hebben nog wel de volgende vragen. Hoewel het op 10 maart 2020 is aangekondigd, in hoeverre heeft de Europese Commissie (EC) haar voorstel (tijdelijke slots ontheffing/vrijstelling) voor het tijdelijk niet van toepassing zijn van de 80-20 regel in de luchtvaart reeds gepubliceerd om zo lege vluchten te voorkomen? Kan de EC zeer snel met een voorstel komen? In hoeverre is het echt nodig om hiermee in crisistijd nog langs het parlement te gaan? Is er een manier om het proces te versnellen?**

Met betrekking tot luchtvaart hebben de leden van de D66-fractie eerder middels Kamervragen van de leden Paternotte, Dijkstra, Amhaouch en Bruins (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 2055) aangedrongen op het opschorten van slotregels die luchtvaartmaatschappijen ertoe brengen om zogenaamde 'spookvluchten' met niet of nauwelijks passagiers uit te blijven voeren. Deze leden constateren brede steun van vrijwel alle stakeholders voor het opschorten van deze slotrechten en constateren tot tevredenheid dat – mede door inzet van de minister – door de Europese Commissie een voorstel is gedaan om de slotregels te versoepelen en zo spookvluchten te voorkomen. De leden vragen de minister of zij nader

**uiteen kan zetten wat de status is van de codecisieprocedure, of zij een termijn kan aangeven van wanneer zij denkt hier duidelijkheid over te kunnen bieden aan de sector en of zij bereid is er vanuit haar rol aan bij te dragen dat dit besluit zo snel als mogelijk geformaliseerd is.**

**De leden van de CDA-fractie vragen de Minister of zij kan bevestigen dat de Europese Commissie de slotregels voor luchtvaartmaatschappijen tijdelijk heeft opgeschort? Hiermee kan namelijk worden voorkomen dat vliegmaatschappijen door de dalende vraag vanwege het coronavirus met halflege toestellen door Europa moeten blijven vliegen om zo te voorkomen dat ze slots op vliegvelden verliezen. Kan de Minister aangeven voor hoe lang de slotregels opgeschort zijn? Deze leden zijn ook benieuwd of de Europese Unie ervoor wil gaan zorgen dat (voldoende) vrachtluchten toegang tot de VS kunnen houden. Zo ja, op welke wijze wil zij hiervoor zorgen? Wat is de rol van Nederland in dit proces?**

Ik heb de Europese Commissie vorige week verzocht om een tijdelijke uitzondering te maken op de Slotverordening. De Europese Commissie is vervolgens op 13 maart met een voorstel gekomen voor aanpassing. Die aanpassing zorgt er onder meer voor dat gealloceerde slots in de periode van 1 maart 2020 tot en met 30 juni 2020 als "gevolgen" moeten worden beschouwd door Europese slotcoördinatoren. Hiermee kunnen luchtvaartmaatschappijen hun historische rechten behouden. Het voorstel voorziet ook in de mogelijkheid tot verlenging van de genoemde periode door de Commissie wanneer uit objectieve data blijkt dat de vermindering van het luchtverkeer voortduurt als gevolg van de uitbraak van COVID-19. Het voorstel moet nog aangenomen worden door de Raad en het Europees Parlement en treedt de dag na publicatie in werking. Ik zal de Commissie tijdens de ingelaste videoconferentie van transportministers op 18 maart laten weten dat ik haar voorstel steun, om verduidelijking vragen over de afbakening van de voorgestelde gedelegeerde bevoegdheid voor verlenging van de periode na 30 juni en verzoeken met de grootst mogelijke spoed het besluitvormingsproces te doorlopen.

Voor wat betreft de vrachtluchten; het inreisverbod van de VS heeft vrachtluchten uitgezonderd. Er geldt dus geen beperking voor vrachtluchten. Het is aan luchtvaartmaatschappijen om te bezien of en, zo ja, op welke wijze daar invulling aan kan worden gegeven. Vanuit het ministerie staan wij in nauw contact met de luchtvaartmaatschappijen om te ondersteunen waar nodig.

**De leden van de VVD-fractie constateren dat in Brussel ook de EC-guidance voor uitzonderlijke omstandigheden nog niet gepubliceerd is. De leden van de VVD-fractie hechten eraan dat ook deze teksten snel bekend worden zodat luchtvaartmaatschappijen niet voor extra kosten opdraaien. Wat kan de Minister hieraan doen?**

Net als de VVD-fractie vind ik het belangrijk dat de Europese Commissie snel met een voorstel voor komt. Ik heb dit per brief kenbaar gemaakt aan Eurocommissaris voor Transport Adina Vălean en zal tijdens de videoconferentie het belang onderstrepen dat Commissie hier op korte termijn een uitspraak over doet. Ik zal aandringen om COVID-19 en de gevolgen ervan als "buitengewone omstandigheid" te bestempelen. Dit zorgt voor duidelijkheid richting rechters en handhavende organisaties. Tevens zorgt het ervoor dat de financiële verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen als gevolg van de Corona-uitbraak worden gereduceerd. Wanneer sprake is van een buitengewone omstandigheid vervalt de verplichting van luchtvaartmaatschappijen om passagiers compensatie bij vluchtannulering en lange vertragingen te bieden, zoals dit in de verordening staat omschreven. Dit omdat in deze specifieke situatie sprake is van overmacht. Verder dring ik er in mijn brief aan de Eurocommissaris op aan zo snel mogelijk met maatregelen te komen, binnen het kader van Verordening (EU) 261/2004, om de luchtvaart te kunnen ondersteunen.

**De leden van de VVD-fractie vragen hoe de luchtvaartsector gebruik zou kunnen maken van de bedragen die vrijgemaakt worden om het midden- en kleinbedrijf (MKB) en bepaalde sectoren te ondersteunen. Het lijkt de leden van de VVD-fractie logisch dat de luchtvaartsector die bijzonder getroffen wordt door het coronavirus hier aanspraak op kan maken. Deelt de minister deze mening?**

In de brief van de ministers van Economische Zaken en Klimaat, van Financiën en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 12 maart jl. en van 17 maart jl. wordt gesproken over de toekomstige economische maatregelen die genomen zullen worden en onder andere zullen gelden voor het MKB. Voor die maatregelen komen ondernemingen uit alle sectoren die aan de voorwaarden voldoen in aanmerking, dus ook de

luchtvaartsector.

**De leden van de D66-fractie vragen of de minister met de leden van de D66-fractie van mening is dat de coronacrisis aanleiding geeft op termijn de huidige werking van historische slotrechten tegen het licht te houden.**

De werking van historische rechten wordt meegenomen bij de bredere herziening van de slotverordening. De Europese Commissie bereidt een voorstel voor. Zodra daar meer over bekend is wordt uw Kamer geïnformeerd via de gebruikelijke procedures.

**De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de crisis rondom het virus, inclusief de inreisverboden van de afgelopen dagen, voor veel mensen hebben geresulteerd in het gedwongen annuleren van hun vluchten en/of het niet kunnen reizen op een gekocht ticket, zoals bijvoorbeeld naar de Verenigde Staten. De leden vragen de minister of zij het met deze leden eens is dat mensen niet hun geld voor vliegtickets kwijt zouden moeten zijn als gevolg van deze ontwikkelingen, en het daarmee wenselijk zou vinden dat voor deze getroffen een kosteloze uitstelling of omboeking van hun vlucht mogelijk wordt gemaakt. Indien zij dit als wenselijk ziet, vragen de leden de minister of zij haar standpunt hierover ook kenbaar maakt bij verschillende luchtvaartmaatschappijen die hiervoor nog niet – zoals de KLM – voorzieningen voor hebben getroffen.**

In het geval van vluchtannulering is een luchtvaartmaatschappij verplicht om onder Verordening (EU) 261/2004 passagiersrechten<sup>2</sup> in de luchtvaart een alternatieve vlucht aan te bieden aan passagiers, of hen hun geld terug te betalen. De verordening is niet van toepassing op situaties waarin een passagier *zelf* besluit om niet te vliegen. In dat geval gelden de voorwaarden die de luchtvaartmaatschappij heeft gesteld bij de verkoop van het ticket, bijvoorbeeld ten aanzien van annulering of verandering van de boeking. Het is aan luchtvaartmaatschappijen om te bepalen of zij hun klanten hierin tegemoet willen komen door bijvoorbeeld tijdelijk geen wijzigingskosten in rekening te brengen. Er zijn al meerdere luchtvaartmaatschappijen die hiertoe besloten hebben, en dat vind ik een goede zaak in het licht van het verdelen van de lasten van de crisis. Ik heb geen beleidsinstrumenten om luchtvaartmaatschappijen te dwingen hun wijzigingskosten te verlagen, en vertrouw er verder op dat zij zelf hun verantwoordelijkheid nemen.

**De leden van de D66-fractie vragen hoe de minister oordeelt over het inreisverbod voor 26 Europese landen zoals afgekondigd door de Verenigde Staten. Voorts vragen deze leden de minister of, gezien het recente inreisverbod van de Verenigde Staten, zij zich inzet om op Europees niveau druk te zetten op de Amerikaanse overheid om zo voldoende luchtvrachtverkeer mogelijk te maken.**

De Verenigde Staten heeft in verband met het Corona-virus met ingang van vrijdag 13 maart voor een periode van 30 dagen bepaalde beperkingen aangekondigd op binnenkomst in de Verenigde Staten van passagiers afkomstig uit 26 lidstaten binnen het Schengengebied, waaronder Nederland. Er zijn geen beperkingen ingesteld voor luchtvracht. Aangezien deze beperkingen grote gevolgen hebben voor de Europese en Nederlandse luchtvaartsector en voor een handelsland als Nederland, staat Nederland zowel bilateraal als in EU-verband in contact met de Verenigde Staten om de nadelige gevolgen van het besluit zoveel mogelijk te beperken.

**De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat binnen de Europese Unie op dit moment door verschillende landen unilateraal wordt besloten om vliegroutes van- en naar bestemmingen met relatief veel besmettingen tijdelijk stop te zetten. Kan de minister aangeven waarom de regering niet het advies van het Outbreak Management Team (OMT) van 12 maart heeft overgenomen ten aanzien van het schrappen van vluchten uit risicogebieden? Eerder hebben de leden Diertens en Paternotte gevraagd of het wenselijk is vliegroutes open te houden naar dergelijke bestemmingen, zoals bijvoorbeeld Beijing en Shanghai (Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1894). De leden van de D66 fractie vragen voorts of de minister nog steeds – zoals gesteld in antwoorden op de Kamervragen - van mening is dat het al dan niet uitvoeren van vluchten enkel en alleen een verantwoordelijkheid is van de luchtvaartmaatschappij zelf. Deelt de minister**

---

<sup>2</sup> De Europese Commissie heeft vanwege de uitbraak van het Coronavirus een aparte website waarin informatie is te vinden over de rechten van luchtvaartpassagiers: [https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/mobility\\_en#transport](https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/mobility_en#transport).



**met deze leden de analyse dat een groot deel van de vastgestelde besmettingen per passagiersvlucht uit Italië is gekomen, en het derhalve wenselijk is op bestemmingen waar het aantal besmettingen snel toeneemt daadkrachtig vliegroutes te sluiten, zoals ook geadviseerd door het Outbreak Management Team?**

**De leden van de GroenLinks-fractie wijzen op het antwoord dat de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport gaf op Kamervragen van de leden Kröger en Renkema van 31 januari 2020, waarbij het primair aan luchtvaartmaatschappijen zelf is om, als ze daar aanleiding voor zien gebieden met veel besmettingen te mijden. Alleen in het uiterste geval kan via een noodwet het vliegen op regio's worden verboden. Gisteren nam de Kamer een motie van deze strekking aan (Kamerstuk 25 295, nr. 139). Komt er nu alsnog zo'n noodwet?**

Zoals aangegeven in mijn brief van 4 februari 2020<sup>3</sup> en in antwoord Kamervragen van de Leden Diertens (D66) en Paternotte (D66) van 2 maart 2020<sup>4</sup> zijn luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk voor aanpassingen in het vluchtschema om de gezondheid van personeel en passagiers te waarborgen, tenzij er specifieke restricties zijn opgelegd. Naar aanleiding van de uitbraak van het Corona-virus heb ik op voordracht van de minister voor Medische Zaken en Sport besloten dat er sprake is van een zodanige crisissituatie en dat het wenselijk is om restricties op het luchtverkeer met passagiers te leggen middels de *Regeling tijdelijk verbod burgerluchtvaart luchtruim Nederland in verband met COVID-19-virus*. Het verbod is ingegaan op 13 maart 2020 18:00 uur lokale Nederlandse tijd en zal gelden tot 27 maart 2020 18:00 uur lokale Nederlandse tijd voor het luchtverkeer afkomstig uit China (inclusief Hong Kong), Zuid-Korea, Italië en Iran.

**Voorts vragen deze leden of de minister met de leden van de D66-fractie het standpunt deelt dat voor opschorting van vluchten binnen de EU en op vliegroutes naar derde landen het beste één lijn getrokken kan worden om de effectiviteit te vergroten? Is de minister bereid in de Transportraad te pleiten voor het centrale afstemming over de opschorting van vliegroutes, en zo nee, waarom niet?**

Het opleggen van restricties op het luchtverkeer op andere landen vereist voor elke lidstaat, die een dergelijke maatregel overweegt, een zorgvuldige afweging van belangen en specifieke omstandigheden van het geval. Ik volg hierbij het advies van de minister van VWS en het is daarbij aan elke lidstaat zelf om te besluiten om dergelijke restricties al dan niet op te leggen op bepaalde landen.

**De leden van de D66-fractie vragen de minister of de voorlichting die het RIVM heeft aangeraden ook duidelijk zichtbaar is op Nederlandse luchthavens van nationale betekenis en, indien dit zo is, uiteen te zetten op welke manier dit zichtbaar is en of informatie ook in andere talen beschikbaar is.**

De Nederlandse luchthavens staan in nauw contact met het RIVM en de GGD. In opdracht van VWS worden passagiers bijvoorbeeld op o.a. Schiphol, Maastricht Aachen Airport en Rotterdam Airport voorgelicht middels de informatieborden. Ook worden reizigers op alle luchthavens opgeroepen de voorgeschreven hygiënemaatregelen te volgen. Daarnaast ontvangen passagiers op vluchten tussen Nederland en actieve transmissielanden een informatieflyer over het virus. De informatie is beschikbaar in het Nederland en het Engels.

**De leden van de SP-fractie willen weten hoe de minister ervoor gaat zorgen dat het vervoer van cruciale goederen kan blijven doorgaan? Het inreisverbod van de Verenigde Staten raakt ook de luchtvrachtsector, aangezien 50% van de goederen wordt vervoerd met passagiersvluchten. Welke ruimte heeft de minister om vrijgekomen slots op Schiphol toe te wijzen aan het vervoer van cruciale goederen en basisvoorzieningen?**

De verdeling van slots is een aangelegenheid van een onafhankelijke slotcoördinator. De slotcoördinator verdeelt de slots volgens verdelingscriteria die volgen uit de Europese slotverordening en lokale richtsnoeren. Door de grote hoeveelheid annuleringen vanwege het Corona-virus zijn er op dit moment voldoende slots beschikbaar voor vrachtmaatschappijen die vluchten willen uitvoeren om cruciale goederen en basisvoorzieningen te vervoeren. Daarnaast heeft de slotcoördinator op maandag 16 maart het lokaal

---

<sup>3</sup> Kamerstukken 24 804 en 25 295, nr. 112.

<sup>4</sup> Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 1894.

richtsnoer (LR2) tijdelijk buiten werking gesteld zodat ze geannuleerde slots sneller kunnen alloceren aan vrachtmaatschappijen. Verder heeft de sector ook eigen mogelijkheden. Zo kunnen luchtvaartmaatschappijen slots binnen een groep uitwisselen en/of gezamenlijke operaties starten zodat luchtvaartmaatschappijen gebruik kunnen maken van elkaars slots. Ik monitor de ontwikkeling in de komende periode.

#### Transportgoederen

#### **De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd wat de te verwachten knelpunten in het transport van goederen zijn? Welke sectoren worden naar verwachting het meest getroffen?**

Ik ben in contact met de verladers en vervoerders in de sector over de ontwikkelingen. Op dit moment worden door hen nog geen grote knelpunten voorzien in het transport van goederen. De effecten op lange termijn zijn nog onzeker. Voor de korte termijn kunnen fluctuaties in de aanlevering van goederen opgevangen worden door de sector. De sectoren kunnen op de korte termijn wel economisch worden getroffen door afnemende handel. Dit kan leiden tot minder transport met een effect op de continuïteit van de bedrijfsvoering, met name bij kleinere bedrijven. Hierop heeft het kabinet maatregelen voor aangekondigd middels de Kamerbrief 'Economische maatregelen met betrekking tot het coronavirus', met bijvoorbeeld de mogelijkheid om borgstelling van MKB-kredieten te verruimen. Op dit moment zijn er enkel restricties opgelegd die gelden voor passagiersvervoer en niet voor goederenvervoer.

#### **De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de knelpunten in het transport van goederen ook essentiële goederen raakt zoals voedsel en medicijnen? Is hier een plan voor? Is hier een Europees systeem voor dat zorgt draagt dat distributie niet het knelpunt wordt? Hoe zorgen we ervoor dat naast burgers niet ook overheden gaan hamsteren en dat belangrijke producten eerlijk worden verdeeld?**

Een knelpunt op dit moment zijn de verschillende exportbeperkingen ten aanzien van medische hulpmiddelen die andere lidstaten hebben geïntroduceerd, als gevolg waarvan transport en distributie van onder andere beschermingsmateriaal bemoeilijkt wordt. Nederland heeft EU-lidstaten die dergelijke nationale maatregelen treffen die erop duiden dat zij medische hulpmiddelen aan de Europese markt willen onttrekken daarop aangesproken. Duitsland en Frankrijk gaven aan dat deze maatregelen erop gericht zijn de hulpmiddelen te leveren aan degenen die ze het meest nodig hebben, namelijk professionals in de zorg, en niet degene die het meest betaalt. Beide landen hebben inmiddels aangegeven deze maatregelen te versoepelen. Daar waar toch nog knelpunten optreden, treedt Nederland in overleg met de betreffende autoriteiten.

Voor wat betreft de leveringszekerheid van geneesmiddelen: het Europees Medicijnagentschap (EMA) heeft samen met de Europese Commissie een speciale stuurgroep opgezet. Voor meer informatie hierover verwijst ik u door naar de Kamerbrief van het ministerie van VWS van 10 maart jl.

Momenteel zijn ons geen geneesmiddelentekorten ten gevolge van de uitbraak van het nieuwe Coronavirus bekend. Het is niet uitgesloten dat er leveringsproblemen kunnen ontstaan als het handelsverkeer met China en India langere tijd wordt belemmerd. Dit wordt nauwlettend in de gaten gehouden en we houden hierbij de vinger aan de pols omdat veel (grondstoffen voor) geneesmiddelen geproduceerd worden in landen als China en India. De levensmiddelenindustrie rapporteert op dit moment geen knelpunten. Het hamsteren van voedingsmiddelen wordt sterk afgeraden. Ook zijn er geen voornemens om regio's volledig af te sluiten voor goederen en chauffeurs, buiten de beperkingen zoals hierboven gesteld.

#### **De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de ontwikkelingen rondom het coronavirus en stellen daarbij dat maatregelen om de gezondheidsrisico's te beperken altijd voorop gesteld moeten worden. Tegelijk zien de leden van de SP-fractie dat het coronavirus ook economische gevolgen heeft en ondernemers en werknemers hard raakt. Dat geldt ook voor de internationale transportsector. Daarom is het belangrijk dat Nederland inzet op maatregelen die lidstaten kunnen treffen om transport van in eerste instantie basisvoorzieningen als medicijnen, voedsel etc. in stand te houden. Aan welke maatregelen denkt de minister en wat wordt haar inzet om dat voor elkaar te krijgen?**

Om het transport van basisvoorzieningen in stand te kunnen houden is het van belang dat met name voldoende bedienend personeel beschikbaar blijft voor de voer- en vaartuigen, treinen, de operationele systemen van de infrastructuur en vitale processen in havens. Vooralsnog zijn er geen aanwijzingen dat dit

binnen afzienbare tijd tot knelpunten leidt. Vervoerders en infra- en havenbeheerders hebben maatregelen genomen om de kans op infectie zo gering mogelijk te houden. Wel ervaren zeevaartbedrijven hinder van toegenomen restricties van individuele landen bij de wisseling van bemanningen, aangezien deze bemanningen vaak uit derde landen komen en vanwege het afnemend vliegverkeer niet kunnen reizen en/of terug kunnen keren. Dit betreft een algemeen Europees probleem en ik zal daarover spreken met mijn Europese collega's.

**De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat nu veel landen stringente maatregelen nemen tegen verdere verspreiding van het coronavirus het van groot belang is dat het transport van cruciale goederen zoals voeding, chloor, geneesmiddelen, medische hulpmiddelen, persoonlijke hygiëne producten, brandstof, babymelkproducten en brandstof voorrang krijgt. Is de minister het hiermee eens? Is de minister bereid om samen met haar Europese collega's de, voor deze situatie, belangrijkste goederenstromen in kaart te brengen en hier voorrang aan te verlenen? Is de minister bereid dit in te brengen tijdens de Transportraad?**

Het is van belang dat het transport van voeding, geneesmiddelen en grondstoffen voor vitale processen via weg, spoor, binnenvaart, havens en zee geborgd blijft. Uit mijn contacten met de sector blijkt dat er zich op dit moment nog geen knelpunten op dit terrein voordoen. Mocht dit op enig moment aan de orde komen, dan zal ik dat zeker bespreken met mijn Europese collega's en maatregelen voorstellen.

**De leden van de CDA-fractie geven aan dat chauffeurs die goederen vervoeren die nodig zijn voor de primaire levensbehoefte nu heel hard nodig zijn, zij vervullen net als verpleegkundigen en artsen in het ziekenhuis een zeer belangrijke functie in deze crisis. In een land als Italië is zichtbaar dat het lastig is om de winkels te blijven bevoorraden, er is daar schaarste. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat onze ziekenhuizen, supermarkten en apotheken goed bevoorrad blijven?**

Transport is van essentieel belang om een land goed te kunnen laten functioneren. Op dit moment is de transportcapaciteit op voldoende niveau.

**De leden van de CDA-fractie vragen of de minister kan aangeven wat Nederland zelf kan doen om ervoor te zorgen dat deze cruciale transportprocessen doorgang kunnen vinden? Zijn potentiële knelpunten in kaart gebracht en op welke wijze wil de minister ervoor zorgen dat deze knelpunten worden opgelost?**

Ik ben continu in contact met de verladers en vervoerders in de sector over de ontwikkelingen, mogelijke knelpunten en maatregelen voor het transport van goederen. Op dit moment zijn er nog geen substantiële knelpunten. Indien dit zich alsnog voordoet, is het mogelijk om snel te schakelen met deze sectorpartijen om deze gezamenlijk op te lossen.

**De leden van de CDA-fractie vragen of de minister het daarnaast eens is dat voor cruciale goederenstromen het ook gerechtvaardigd zou zijn om het rijden op zon- en feestdagen tijdelijk (!) op te heffen, zodat wordt voorkomen dat chauffeurs en bedrijfsvoertuigen worden geblokkeerd in quarantainegebieden? Zo ja, is de minister bereid dit in te brengen tijdens de Transportraad?**

Ik ben bereid het gesprek aan te gaan over eventuele belemmerende nationale regels.

**De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of de minister kan aangeven of er een back-up plan is voor goederen en chauffeurs als regio's afgesloten worden.**

Er zijn geen voornemens om regio's af te sluiten voor goederen en chauffeurs. Uitgangspunt is op dit moment dat vervoer van essentiële producten steeds doorgang vindt (essentieel is o.a. medicijnen, voedselketen, brandstof en afval en vuilnis). Dit betekent enerzijds dat chauffeurs van niet essentiële goederen mogelijk ergens moeten kunnen parkeren met hun lading. Voor deze chauffeurs geldt dat voor hun verblijf deels van de plannen voor een no-deal Brexit gebruik gemaakt kan worden, zoals extra parkeervoorzieningen waar zij tijdelijk kunnen verblijven. Daarnaast dienen ook chauffeurs de richtlijnen van het RIVM in acht te nemen

**De leden van de CDA-fractie vragen hoe ervoor wordt gezorgd dat duidelijk is hoe voertuigen, vracht en chauffeurs behandeld moeten worden wanneer in quarantaine?**

Voor chauffeurs gelden dezelfde quarantainemaatregelen en procedures als voor iedereen. De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de vracht en het voertuig.

**De leden van de CDA-fractie merken op dat op truckparkeerplekken nu heel veel trucks lijken te staan. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de truckers die hier staan geen besmettingshaard vormen? Hoe wordt voorkomen dat truckers niet dagenlang op een truckparkeerplaats moeten staan omdat er geen transport of opdracht meer is? Kunnen alle truckers die dat willen weer terug naar huis?**

Er is op dit moment nog geen sprake van dat truckparkeerplaatsen voller staan dan gebruikelijk. Om te voorkomen dat de parkings een besmettingshaard worden, dienen chauffeurs op de parkings zich aan de (hygiëne) richtlijnen van het RIVM te houden. De afweging om al dan niet met een lege truck te rijden en op een parkeerplaats te staan, ligt bij de werkgever. Het sluiten van grenzen heeft vooral betrekking op mensen die geen noodzaak hebben in het land te zijn, zoals met name toeristen op dit moment. Chauffeurs kunnen in principe terug naar huis, omdat voor het beroepsgoederenvervoer thans geen restricties bestaan. Ook bijvoorbeeld in Italië is terugkeer naar eigen domicilie, woning of verblijfplaats een geldige reden om terug te mogen reizen.

**De leden van de CDA-fractie vinden het van belang dat er duidelijke informatievoorziening van lidstaten komt. Is de minister bereid om tijdens de Transportraad te pleiten voor goede coördinatie tussen lidstaten zodat duidelijke informatie ontstaat en duidelijk is voor chauffeurs aan welke regels zij zich moeten houden?**

Ja, ik ben hiertoe bereid. Het is op dit punt met name van belang om informatie uit te wisselen over grenssituaties, grenscontroles en voorschriften, inclusief gezondheidscontroles om onrust bij de sector en chauffeurs te voorkomen.

**De leden van de CDA-fractie vinden het ook van belang dat plotselinge unilaterale grenscontroles en -blokkades die goederenvervoer belemmeren worden voorkomen. Deze leden hebben signalen ontvangen dat dit nu in Tsjechië voorkomt doordat zij nu grenscontroles uitvoert bij tien grensovergangen. Klopt dit signaal? Ziet de minister mogelijkheden voor coördinatie op Europees niveau voor grensbeleid? Zo ja, is de minister bereid dit tijdens de Transportraad met haar collega's te bespreken? De leden van de CDA-fractie willen ook voorkomen dat misbruik van de coronacrisis wordt gemaakt doordat bedrijven absurde tarieven gaan rekenen. Kan de minister aangeven of hierover overleg is tussen de lidstaten zodat zij niet tegen elkaar worden uitgespeeld?**

In de afgelopen periode hebben meerdere lidstaten maatregelen getroffen ten aanzien van (politie) controles aan de grens of beperking van vluchten. Tsjechië heeft recent de lidstaten geïnformeerd over het besluit om per 14 maart tot 18 maart (vooralsnog) de binnengrenscontroles in te voeren op grond van artikel 28 van de Schengengrenscore. Tsjechië heeft daarbij een aantal plekken (crossing points) op de interne grenzen met Duitsland en Oostenrijk aangewezen die gebruikt kunnen worden om het land in te reizen. Beperkingen ten aanzien van vrije verkeer zullen ongetwijfeld kunnen leiden tot hinder. Conform Schengenregelgeving zijn lidstaten bevoegd om onder specifieke voorwaarden binnengrenscontroles in te voeren. Tsjechië geeft aan hier gebruik van te maken.

Standpunt van het kabinet is dat coördinatie van maatregelen meer toegevoegde waarde heeft en het kabinet verwelkomt daarom ook de richtlijnen die de Europese Commissie op 16 maart jl. heeft gepubliceerd waarin de (juridische) kaders worden aangegeven voor de uitvoering van de grenscontroles aan de buiten- en binnengrenzen en medische checks alsmede de informatievoorziening aan de reizigers en het transport van goederen. In de richtlijnen worden de proportionaliteit en het non-discriminatoire karakter van door lidstaten genomen maatregelen benadrukt en het belang van waarborgen van de continuïteit van de goederenstroom en zorg voor patiënten met ziekteverschijnselen aan de grens. Ik zal dit ook aankaarten in de aankomende

informele videoconferentie. Voor de meest geactualiseerde maatregelen verwijs ik naar geannoteerde agenda van de Europese Raad van 17 maart waarin wordt gesproken over de maatregelen ten aanzien van grenscontroles aan de buiten- en binnengrenzen.

### Maritiem

**Ten aanzien van de maritieme sector vragen de leden van de D66-fractie en de CDA-fractie de minister of maatregelen worden genomen met betrekking tot cruiseschepen. Indien dit niet het geval is, vragen de leden de minister om uiteen te zetten of hier plannen voor zijn en zo niet, waarom dit niet het geval is.**

Ja, er worden maatregelen genomen. Cruiseschepen nemen zelf strenge maatregelen (zowel bij de toelating van passagiers als aan boord). Bij aanmerende schepen volgen de havens de protocollen die zij hebben gemaakt op basis van de internationale Gezondheidsregeling (geïmplementeerd in de wet publieke gezondheid) ter detectie en management van (mogelijke) virus dragende en zieke passagiers.

Cruiseschepen kunnen worden geweerd bij grote risico's (bijvoorbeeld met veel verdachte of zieke passagiers aan boord). Die zijn in Nederland tot dusver bij cruiseschepen niet geconstateerd. Indien het aanmeren van een cruiseschip een groot risico voor de gezondheid is, dan kan de betreffende haven aan de minister van VWS vragen een risico inschatting te maken. Op basis daarvan kan ik het schip vervolgens de toegang tot onze binnenwateren weigeren.

Ook zijn veel attracties in Nederland gesloten. Omdat dit ook in de ons omringende landen het geval is, zal het aantal cruiseschepen snel afnemen.

### Trein/Spoor

**Zoals gesteld door de leden van de CDA-fractie en SP-fractie, lijkt goederenvervoer over het spoor een modaliteit waarbij de kans op verdere verspreiding van het coronavirus kleiner is, omdat er weinig contactmomenten zijn. De leden van beide fracties willen weten of en hoe de minister gaat inzetten om het goederenvervoer binnen Europa zoveel mogelijk te laten plaatsvinden op de meest veilige en gemakkelijkste manier. De leden van de SP-fractie vragen zich daarbij af of de minister hierover in overleg gaat met goederenvervoerders, maar ook NS en ProRail?**

In algemene zin zet ik mij in voor meer vervoer van goederen over het spoor, omdat dit de congestie op wegen kan verminderen en de uitstoot van stoffen die schadelijk zijn voor het milieu kan beperken. Mijn Europese collega's onderkennen dit ook, mede in het licht van de voorgestelde Green Deal. In het perspectief van het coronavirus kan het spoor inderdaad helpen om verdere verspreiding te beperken, omdat er weinig contactmomenten zijn en een trein met de inzet van enkele machinisten vele vrachtwagens en even zoveel chauffeurs kan vervangen. Dit is tevens het geval voor binnenvaart.

De keuze voor het spoor ligt echter primair bij de verladers en de door hen ingeschakelde logistiek dienstverleners. In de dienstregeling op het spoor zijn – ook binnen Europa – door infrastructuurmanagers voldoende treinpaden gereserveerd om het vervoer van goederen per spoor te accommoderen. Dit stelt spoorgoederenvervoerders in staat adequate dienstverlening aan verladers aan te bieden.

**De leden van de D66-fractie vragen met betrekking tot het treinverkeer de minister of maatregelen worden genomen met betrekking tot het binnenkomen van internationale treinen uit het buitenland en of hier, gezien de pandemie, grenzen aan worden gesteld?**

Er zullen minder internationale treindiensten rijden. Deze internationale treindiensten zijn bedoeld voor de noodzakelijke internationale reizen, bijvoorbeeld voor mensen die werken in vitale processen. De spoorbedrijven volgen richtlijnen van het RIVM en hebben onderling nauw contact. Mijn ministerie is intensief betrokken. De ontwikkelingen en de maatregelen die in de nabij gelegen buurlanden worden genomen worden nauwlettend gevolgd.

**De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat NS inmiddels maatregelen heeft genomen om met minder personeel te kunnen rijden. Gaan andere openbaarvervoerbedrijven dit ook doen? Hoe wordt voorkomen dat het openbaar vervoer bijdraagt aan de verspreiding van het virus door mobiliteit van**

**besmette personen of door het creëren van grote groepen? Hoe gaan andere landen hiermee om en wat zijn de gevolgen? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat werk en diensten bereikbaar blijven?**

Het is van groot belang dat het OV blijft functioneren. Vooral om ervoor te zorgen dat mensen die werkzaam zijn in vitale beroepsgroepen naar hun werk kunnen gaan. Alle vervoerders werken met man en macht om een betrouwbare dienstregeling te kunnen bieden aan reizigers. Gelet op de huidige situatie rijden vrijwel alle vervoerders (trein, bus, metro en tram) al enige dagen met een aangepaste dienstregeling. De openbaarvervoerbedrijven volgen de richtlijnen van het RIVM en hebben onderling nauw contact via OVNL. Verder verwijs ik uw Kamer naar mijn brief over de aangepaste dienstregeling van NS, die ik parallel aan uw Kamer heb gestuurd.