

Vergaderjaar 2018–2019

23 987

Lidmaatschap van de Europese Unie

Nr. 324

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 maart 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 februari 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 januari 2019 inzake beantwoording van vragen gesteld tijdens het algemeen overleg Brexit van 23 januari 2019 (Kamerstuk 23 987, nr. 307);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 januari 2019 inzake reactie op de motie van het lid Omtzigt over een extra geldigheidsduur voor de Britse rijbewijzen van Nederlandse chauffeurs (Kamerstuk 35 084, nr. 28) (Kamerstuk 35 084, nr. 30);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 1 februari 2019 inzake fiche: Connectiviteit luchtvervoer en luchtvaartveiligheid bij Brexit (Kamerstuk 22 112, nr. 2766);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 1 februari 2019 inzake fiche: Waarborgen connectiviteit in het wegvervoer bij Brexit (Kamerstuk 22 112, nr. 2767);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 6 februari 2019 inzake analyses in het kader van brexit en laatste stand van zaken no-dealvoorbereidingen op lenW terrein (Kamerstuk 23 987, nr. 313);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 februari 2019 inzake reactie op motie van het lid Omtzigt over een extra geldigheidsduur voor de Britse rijbewijzen van Nederlandse chauffeurs (Kamerstuk 35 084, nr. 33).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Laçin, Von Martels, Agnes Mulder en Schonis,

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

Aanvang 15.01 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag allemaal. Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Wij hebben vanmiddag een gesprek over brexit en transport. Alle leden hebben daarbij vier minuten spreektijd en zij mogen elk twee keer een interruptie plaatsen. Elke interruptie gaat in tweeën. Of u stelt vier losse vragen. Ik geef als eerste de heer Schonis het woord.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Over 45 dagen is het zover en dan zullen we onze zaakjes op orde moeten hebben om een chaotische no-dealbrexit te voorkomen. D66 ziet grote logistieke uitdagingen op het gebied van luchtvaart, scheepvaart en wegtransport. Hopelijk kan de Minister oplossingen vinden om chaotische taferelen te voorkomen.

Voorzitter. Ik ben benieuwd of we straks, na 29 maart, nog wel met British Airways van en naar Schiphol en naar Londen kunnen vliegen. De Europese Commissie heeft onlangs aangegeven dat bij een no-dealbrexit de Britse luchtvaartmaatschappijen hun rechten om te mogen vliegen in het Europees luchtruim kunnen verliezen. Graag hoor ik van de Minister wat dit betekent voor reizigers die na 29 maart van of via het Verenigd Koninkrijk willen vliegen.

En in de tussentijd worden vliegtickets voor na 29 maart natuurlijk gewoon nog verkocht. Is de Minister het met D66 eens dat bij reisorganisaties en onlineboekingsites in ieder geval een waarschuwing zou moeten worden gegeven over de mogelijke gevolgen van de brexit?

Ook wordt gewerkt aan een tussentijdse oplossing in de vorm van een Europese verordening over de luchtvaartverbindingen. Is deze verordening op tijd klaar zonder dat er al te veel beperkingen gaan gelden over het aantal vluchten vanuit het Verenigd Koninkrijk en Nederland?

Bij het wegtransport kunnen we het zien aankomen: lange wachtrijen bij de douane, urenlange files op de Ring Rotterdam en Nederlandse chauffeurs die noodgedwongen uren geparkeerd staan te wachten. Dat is te voorkomen, hoofdzakelijk door in ieder geval 400 extra parkeerplaatsen te creëren rondom het Europoortgebied en extra opstapplaatsen te realiseren in de Zeeuwse en Amsterdamse havens. Is de Minister daarmee al aan de slag? Hoe garandeert zij de veiligheid van chauffeurs op die tijdelijke parkeerplaatsen? En hoe voorkomt zij gevaarlijke verkeerssituaties op de snelwegen die naar de havens toe leiden? Staan we straks vast vanaf Breda tot aan Vlissingen, en in Rotterdam in de file?

Tot slot, voorzitter. Producten van de land- en tuinbouwsector maken een belangrijk deel uit van onze export naar het Verenigd Koninkrijk. Welke specifieke maatregelen neemt de Minister om ongewenst lange wachttijden bij de douane voor transport van groente, fruit en snijbloemen te voorkomen? Maar ook bijvoorbeeld maatregelen rond vervoer van levend vee zijn heel belangrijk.

Ik zal afronden. Een unie van staten is nooit vanzelfsprekend. Dat geldt voor de Europese Unie van vandaag, dat gold ook voor de Unie van Utrecht waarop onze eigen Nederlandse Republiek was gebaseerd. Ik roep vandaag Willem van Citters in herinnering. Hij was in de achttiende eeuw

een van de laatste raadspensionarissen van Zeeland, en hij heeft geprobeerd in 1780, aan de vooravond van de Vierde Engelse Oorlog, om Zeeland uit de Unie van Utrecht te laten treden en onder bescherming van Engeland te plaatsen. Dat is 'm niet gelukt, gelukkig. De Britten vonden zijn idee destijds «praktisch onuitvoerbaar». Wat D66 betreft, bedenken zij zich hopelijk om dezelfde reden ook over hun eigen brexit. Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Er willen twee leden u een vraag stellen, namelijk de heer Laçin en de heer Van Aalst. Eerst krijgt de heer Laçin van de SP het woord.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Nederland heeft natuurlijk heel veel handel met het Verenigd Koninkrijk. Nederland wordt ook meer getroffen dan veel andere landen van de Europese Unie door de brexit. Vindt D66 daarom ook dat deze Minister zich extra moet inzetten om ook bilaterale verdragen, bilaterale afspraken te maken, zodat wij bij een no-dealbrexit in elk geval onze afspraken met het Verenigd Koninkrijk klaar hebben staan? Vindt hij ook dat wij niet moeten afwachten tot er EU-brede afspraken zijn, omdat Nederland harder getroffen wordt en eigenlijk ook meer moet eisen?

De heer Schonis (D66):

Ik vind dit een goede vraag, meneer Laçin. Het Verenigd Koninkrijk is inderdaad onze tweede handelspartner qua export. U stelt deze vraag aan mij, maar ik leid hem gelijk door naar de Minister. Ik ben ook benieuwd hoe zij daarop reageert, want ik kan me daar inderdaad wel iets bij voorstellen, gelet op het belang.

De voorzitter:

De heer Laçin stelt een vervolgvraag.

De heer Laçin (SP):

Ik ben vooral benieuwd naar wat D66 ervan vindt. Wat de Minister ervan vindt, zal ik haar straks vragen. Ik ben blij om te horen dat de heer Schonis die zorg ook leeft.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor heel veel negatieve dingen van de collega van D66. Het is mooi dat hij een stukje terug kijkt in de geschiedenis. Sinds mensenheugenis is Nederland natuurlijk een fantastisch handelsland. Toen hadden we dat soort rare verdragen en zo'n rare EU volgens mij helemaal niet. Die hadden we ook niet nodig. Waarom denkt D66 dat de wereld vergaat als de brexit van het Verenigd Koninkrijk realiteit is geworden?

De heer Schonis (D66):

Ik meen niet dat ik gezegd heb dat de wereld zal vergaan. Ik heb volgens mij wél gewezen op problemen die zich nu voordoen omdat we door de brexit gewezen worden op de grote afhankelijkheid die wij, de Europese landen met elkaar hebben. Die afhankelijkheid is door technologie, door toenemende globalisering van onze handelsstromen alleen maar groter geworden. Kijk, in de achttiende eeuw was het niet zo moeilijk; toen hadden we wat peper dat wij uit Indië haalden en dat we verder transporteerden naar Engeland. Tegenwoordig zijn die stromen echter veel groter en veel ingewikkelder geworden. En de papierhandel en de logistiek daarachter zijn ook veel ingewikkelder geworden. Dus de wereld vergaat niet, ook niet na 29 maart, maar het gaat erom dat, als er een no-dealbrexit komt, we op een goede manier de problemen aan beide kanten van het water zo veel mogelijk zien te voorkomen.

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

Ik ben in ieder geval blij dat D66 nu ook aangeeft dat het allemaal nog niet zo'n spektakel lijkt te gaan worden. Momenteel weten we niet eens hoe het eruit gaat zien. We moeten ons gewoon goed voorbereiden; dat is prima. Nederland is een fantastisch handelsland en ik heb ook alle vertrouwen in onze transportsector en in onze luchtvaart. Ik heb er alle vertrouwen in dat men het gewoon op een correcte en juiste manier gaat doen. Mijn collega van D66 moet het dan toch ook met mij eens zijn dat die stemmingmakerij, die bangmakerij van dit moment dan eigenlijk nog helemaal niet nodig is? Er is nog niets concreet. We moeten ons voorbereiden. Dat is toch prima? Dat doen we toch altijd? Dat kan middels bilaterale verdragen toch allemaal prima geregeld worden? Sterker nog, volgens mij liggen er nog een aantal verdragen die in werking treden, mocht er een brexit komen, in welke vorm dan ook. Is mijn collega van D66 dat met mij eens?

De heer **Schonis** (D66):

Met dat laatste punt na deze heel lange aanloop ben ik het dan weer niet eens. Er zijn nog wel heel veel verdragen van voor 1950 en 1960. Ik geloof dat er zelfs nog een luchtvaartverdrag uit 1946 is, zeg ik even uit mijn hoofd. Maar die verdragen zijn natuurlijk wel tot stand gekomen in een andere tijd, toen er nog maar een paar vluchtjes per dag van Londen naar Amsterdam en weer terug gingen. Dat is een. Het tweede is dat we nog 45 dagen hebben tot 29 maart. Meneer Van Aalst weet denk ik net zo goed als ik hoelang het onderhandelen over verdragen soms kan duren, wil je die verdragen nu opnieuw afsluiten. Dus ja, we moeten ons goed voorbereiden. Dat zijn we met elkaar eens. We zijn het ook met elkaar eens dat Nederland een fantastisch handelsland is. Maar als we goed voorbereid hadden willen zijn en een chaotische brexit willen voorkomen, hadden we nu al moeten handelen. Daarvoor zitten we hier vandaag bij elkaar. Ik ben heel benieuwd om te horen van de Minister welke maatregelen er nou concreet genomen zijn. Maar volgens mij is meneer Van Aalst daar met mij benieuwd naar.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Dijkstra van de VVD.

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

Dank u wel, voorzitter. We weten niet wat er gaat gebeuren, maar er zou in potentie een enorme chaos kunnen ontstaan. Daarom heb ik dit debat aangevraagd. De kernvraag is natuurlijk: zijn we er klaar voor, hebben we het onder controle en kunnen we die schade ook voorkomen? Want het duurt inderdaad nog een week of zes. De brexit kan echt een heel grote impact hebben, met name op verkeersstromen. Ik noem de verkeersringen rond de steden, de aan- en afvoerwegen, met name richting de haven. En ik noem ook allerlei zaken die erbij komen kijken. Het is inderdaad een potentieel probleem als truckchauffeurs zo meteen zonder de juiste documentatie naar de haven rijden en zich daar melden bij de ferry. Dan kunnen ze niet meer oversteken, dan moeten vrachtpapieren in orde worden gemaakt. Dat moet digitaal gebeuren. Daar is een systeem voor, maar daar is nog niet iedereen op aangesloten. We hebben nieuwe douanemensen nodig. Als er vertraging is, moeten we voldoende plekken hebben waar de truckchauffeurs tijdelijk kunnen staan. Maar dat moet wel veilig zijn en bewaakt worden. Er kunnen lange wachtrijen ontstaan, die we gewoon niet willen. Hoe gaan we daar allemaal mee om? Hoe meer informatie ik kreeg in aanloop naar dit algemeen overleg, hoe groter mijn zorgen eigenlijk werden. Ik heb informatie gehad van TLN, van Evofenedex, van LTO, vanuit het Europees Parlement, van Schiphol, van het Havenbedrijf Rotterdam, van Deltalinqs, van de gemeente Rotterdam en noem het maar op. Ze hebben allemaal vragen die een beetje in

elkaar verlengde liggen en die iedere keer terugkomen op die kernvragen. Zijn we er klaar voor? Kunnen we maatregelen nemen? Hoe voorkomen we vertraging, met name als het gaat om levende have en om verse producten die heel kwetsbaar zijn? Die wachttijden moeten natuurlijk beperkt worden, en die files voorkomen.

Ik wil van de Minister ook weten of ze echt doorzettingsmacht heeft en dat zelf ook gaat doen. Of laten we het, zoals nu, over aan gemeentes? Want ik lees briefjes die gestuurd worden naar gemeentebesturen waarin wethouders wordt gevraagd om medewerking te verlenen en waarin verwezen wordt naar terreinen waar eventueel vrachtwagens kunnen staan maar waar nu nog allemaal rotzooi ligt, of naar terreinen die eerst gesaneerd moeten worden. Ja jongens, we hebben zes weken, dus de tijd daarvoor hebben we niet: we moeten er echt klaar voor zijn.

Ik voorzie echt grote problemen. En die wil ik niet. Die goede voorbereiding is dus echt key. Dan hoor ik dat er vorige week vrijdag een eerste bijeenkomst is geweest van een taskforce op bepaalde gebieden en dan denk ik: ja jongens, pff. Dan gaat het me even duizelen. Ik zie de cijfers. Er komen 600.000 vrachtverkeersbewegingen naar Nederland toe, ruim 600 per dag doen wij er over de grens. De aantallen zijn enorm. Er is voor 22 miljard verhandeld in 2017. 3% van ons bbp kan gewoon echt schade oplopen. In het slechtste scenario komen we uit op 4,4% minder handelsvolume. Dat gaat het dus omlaag.

Als ik kijk naar Schiphol: er staan 4.500 banen op de tocht op het moment dat we niet op een fatsoenlijke manier kunnen vliegen. Kan er zo meteen nog wel gevlogen worden? Dat is wel het geval volgens de verdragen en Europese richtlijnen, maar wij hebben daar wel iets meer belang bij dan de rest van Europa. Ik vind de fiches die uit Brussel komen allemaal prachtig, maar het gaat gewoon om concrete daden. Kun je een weg afsluiten? Kun je een parkeerterrein vorderen? Of misschien moet er zo meteen op kunstgrasvelden geparkeerd worden. Hoe gaan we om met al die chauffeurs die daar misschien dagenlang moeten bivakkeren? We kunnen die problemen voorzien en moeten daarop kunnen acteren. De vraag is of we in staat zijn om dat te doen en of we het onder controle hebben. Ik heb duizenden vragen die ik zou willen stellen.

De voorzitter:

Er is ook een vraag aan u van de heer Van Aalst.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dat is heel fijn, want dat geeft weer een beetje adem.

De heer Van Aalst (PVV):

Het geeft wat ruimte voor de heer Dijkstra om orde te scheppen in de chaos van zijn eigen brexit!

Ik wil het volgende vragen aan mijn collega van de VVD. Ik hoor hem eigenlijk zeggen: Minister, laat Brussel eens lekker voor wat het is en grijp nu zelf in en regel dat Nederland goed voorbereid is op wat er gaande is. Heb ik dat goed gehoord?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het punt is dat Brussel natuurlijk onderhandelt met de Britten. Daar moeten we ook niet in treden. We weten niet precies wat er gaat gebeuren. Dat is van belang. Maar het belang dat wij als Nederland hebben bij de UK, is veel groter dan het gemiddelde belang vanuit Europa. Wij moeten daar gewoon geprepareerd voor zijn. Sterker nog, ik zie allemaal beren op de weg, maar als wij dit goed doen, geeft dat misschien ook kansen. Als we het goed doen – we zijn voorbereid, we hebben goede mensen en we kunnen dat op een goede manier doen – krijgen we ook andere vervoersstromen die nu via Duitsland, België of Frankrijk lopen. Die komen dan allemaal naar ons. Maar wat ik niet wil, is

dat we zo meteen 600 vrachtwagens ergens kwijt moeten terwijl we er geen plek voor hebben. We moeten dus ook in het midden van het land plekken hebben waar we die lui kunnen opvangen. 90% van die chauffeurs spreekt geen Nederlands, maar zij rijden wel naar die ferry zo meteen.

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

Laat ik het nog iets concreter vragen aan de collega van de VVD. Laten we het over aan Brussel of gaan we dit zelf regelen door onze eigen transportsector voor te bereiden op wat er gaande is en te voorkomen dat het mogelijk een chaos wordt en door de kansen te pakken die de collega net zelf al noemde?

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

De onderhandelingen doen we via Brussel. Dat is goed, maar niet genoeg. Het is geen papieren exercitie. Dit is live, dit is real, dit gaat gebeuren en we moeten daarop voorbereid zijn. We hebben nog zes weken. Bij al die maatregelen zelf, zoals maatregelen rondom verkeersstromen, wegen afsluiten, parkeerplekken vorderen en beveiligen, moeten we zelf de regie nemen. Als ik kijk hoe het in Nederland geregeld is, is het allemaal mooi democratisch, maar soms moeten wel acht instanties op één lijn worden gekregen. Nou, volgens mij hebben we die tijd niet en moeten er gewoon honderden parkeerplaatsen en andere plekken bij komen, waar we ruimte kunnen scheppen om dit te gaan doen. We hebben ook voldoende mensen nodig om dat te begeleiden. Het is een logistieke operatie waar Defensie volgens mij hele goede ervaringen mee heeft. Het zou zo meteen een soort «war zone» kunnen worden in het Westland en bij de haven. De schade is enorm.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt u uw betoog, meneer Dijkstra. U heeft daar nog een halve minuut voor, dus maak keuzes.

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

De kern van mijn betoog is dat ik zorgen heb. Een aantal daarvan heb ik hier gedeeld. Minister, kijk alstublieft goed naar de vele vragen vanuit de brancheorganisaties. Ik denk ook niet dat die zorgen na vandaag meteen weg zijn. Ik zit daar emotioneel in omdat ik weet hoeveel schade dit kan veroorzaken. Die wil ik echt voorkomen. Ik wil opkomen voor de sector, die daarmee geconfronteerd wordt buiten onze schuld. Wij moeten het goed doen. Als we het goed doen, hebben we zelfs kansen. Er komt helaas financiële schade en ik zou het echt heel erg vervelend vinden als we het niet goed kunnen handelen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Hoe moet ik daar nog overheen? De heer Dijkstra had het zelfs over een «war zone». Weinig liberaal!

Voorzitter. Vandaag zou eigenlijk gestemd worden over het aangepaste voorstel van premier May, maar die stemming is uitgesteld. We weten niet wanneer die gaat plaatsvinden. Wat ons betreft, is dat tekenend voor het chaotische verloop rondom de brexit. We hebben nog 42 dagen te gaan – ik heb net als de collega's naast me ook geteld – maar we weten nog eigenlijk vrij weinig. We weten niet waar we aan toe zijn en wat we na 29 maart hebben. Ik wil me vandaag richten op twee mogelijke scenario's: een keiharde brexit zonder enige vorm van overgang en een brexit zonder akkoord maar met een Europees noodmaatregelenpakket.

Allereerst het noodmaatregelenpakket. Over het krachtenveld schrijft de Minister dat de meeste lidstaten er positief tegenover staan. Dan wil ik haar vragen welke lidstaten dan niet zo positief tegenover dat pakket staan en wat de argumenten daarvoor zijn. Hoe groot schat de Minister de kans in dat het noodmaatregelenpakket niet aangenomen wordt? Het noodmaatregelenpakket kent verschillende onderwerpen. Waar het gaat om financiële dienstverlening is er een gelijkwaardigheidsbesluit opgenomen in het maatregelenpakket. Wetgeving en toezicht over en weer worden één respectievelijk twee jaar geaccepteerd. Maar een dergelijk gelijkwaardigheidsbesluit is er voor de luchtvaart en de scheepvaart, maar helaas niet voor het wegtransport. Waarom accepteren we allerlei financiële producten van de City wel alsof ze onder Europese wetgeving tot stand zijn gekomen, maar moeten onze bloemen, onze paprika's en onze andere producten, en daarmee de transportsector, onder een scherper regime vallen? Overigens sluit deze vraag ook enigszins aan op het ontraden door de Minister van de vijfde aanbeveling uit de quickscan voor de Rotterdamse haven. Het is niet voor niets dat er geadviseerd wordt om bilaterale verdragen gereed te hebben. Als dat niet zou kunnen, zoals de Minister stelt, waarom pleit zij dan niet voor een gelijkwaardigheidsbesluit in het noodmaatregelenpakket? Nederland heeft grote belangen bij de handel met en het transport van en naar het VK, zoals ik net al aangaf. Inzetten op bilaterale afspraken is daarom wat ons betreft belangrijk en noodzakelijk als het tot een no-dealbrexit komt. Voorzitter. Als er een no-dealbrexit is en het noodmaatregelenpakket niet aangenomen wordt, moeten onze vervoerders met CEMT-vergunningen gaan werken. Van de 1.730 beschikbare vergunningen zijn er 1.500 gereserveerd voor het VK. Maar dat aantal zegt mij heel weinig op dit moment. Ik wil graag van de Minister weten of wij kunnen overzien op basis van gegevens en aantallen van afgelopen jaren, of die 1.500 vergunningen voldoende zullen zijn voor het transport richting het VK. Heeft de Minister een plan B als het aantal vergunningen ontoereikend blijkt te zijn en ondernemers en chauffeurs zonder werk komen te zitten? Zijn de overgebleven 230 vergunningen voldoende om het transport naar andere landen voort te zetten?

Voorzitter. Wel of geen noodmaatregelen, een no-dealbrexit stelt ons en onze transportsector voor hele grote uitdagingen. Behalve door onze eigen ondernemers is Nederland door de Rotterdamse haven een doorvoerland. De quickscan voor de haven komt met een heleboel aanbevelingen om te voorkomen dat Nederland volledig vast komt te staan, bijvoorbeeld richting de ferry's. Wat ik mis, is welke voorzieningen het ministerie zelf wil gaan treffen voor de chauffeurs. Het werd hier al aangekondigd: 400 parkeerplaatsen, nog zes weken, en we moeten nog van alles voor elkaar gaan krijgen. Welke rol ziet de Minister voor zichzelf om daar de komende zes weken echt stappen in te gaan zetten? Welke mogelijkheden ziet de Minister om de kosten te dekken vanuit het ministerie die ontstaan door bijvoorbeeld betaalde voorzieningen tijdelijk gratis aan te bieden?

Dan heb ik nog één laatste punt, voorzitter. Het zal de Minister wellicht niet verbazen dat dit punt het CBR is. Het is een enorme puinhoop daar. Daarmee druk ik mij misschien nog voorzichtig uit. De problemen zijn groot. De Minister schrijft dat rijbewijzen die bijna verlopen zijn, prioriteit krijgen. Maar hoe zit het dan met de rijbewijzen die al verlopen zijn en met al die mensen die medisch gekeurd moeten worden? Zijn zij nu geen prioriteit meer? Ik zie met de schaarse capaciteit bij het CBR de problemen in plaats van minder alleen maar veel groter worden. Dat baart mij enorme zorgen. Ik wil graag van de Minister horen wanneer wij af zijn van die problemen en wanneer het CBR gewoon zijn zaakjes op een rijtje heeft.

De voorzitter:

Dank u wel. U heeft nog een vraag van de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Ik luister zo naar de heer Laçin van de SP en hoor heel veel zorgen. Ik denk dat de heer Laçin het met mij eens is dat er heel veel maatschappelijke kosten op ons staan te wachten door deze brexit. Dan verbaast het mij zo – daarom mijn vraag aan de heer Laçin – dat de SP afgelopen week tegen een motie heeft gestemd waarin een nexit, dus een Nederlandse exit uit de EU, expliciet wordt afgewezen. Als je dit allemaal zo hoort, dan had de SP toch gewoon voor deze motie moeten stemmen? Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Laçin** (SP):

Het laatste is waar: de heer Schonis ziet het verkeerd. Wij hebben tegen die motie gestemd, die uit mijn hoofd gezegd was ingediend door de heer Sjoerdsma, partijgenoot van de heer Schonis. Wij hebben dat gedaan omdat die een mogelijke nexit in de toekomst altijd uitsluit. Daarmee zeggen wij niet dat wij een voor een nexit zijn. Daar hebben wij nooit voor gepleit. Maar wij zeggen niet dat een nexit nooit zal en nooit mag plaatsvinden. In het Verenigd Koninkrijk is daarvoor gekozen. Daar hebben wij respect voor. Er zijn ontzettend veel problemen ontstaan, ook omdat de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk niet op tijd zijn gaan zitten en niet op een goede manier hebben onderhandeld. Die keuze is gemaakt. Dat hebben wij te respecteren. Wij proberen de best mogelijke afspraken te maken. Laat helder zijn dat wij niet voor een nexit zijn, maar we sluiten een nexit in de verre toekomst ook niet uit. De tijd zal het moeten bewijzen. Die motie liep daar heel erg op vooruit. Daarom hebben wij tegen die motie gestemd.

De **voorzitter**:

Voordat ik het woord aan de heer Von Martels geef, is er nog een vraag van de heer Dijkstra van de VVD.

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

Ik ken de SP ook van de luchtvaartdebatten. Het is nu even toegespitst op de weg, maar dit raakt ook de luchtvaart. Er zijn bepaalde goederen die vers zijn, of medicijnen of dingen die naar de overkant van het water moeten. Bent u ook bereid om extra vrachtluchten toe te staan, om in urgente gevallen dat soort dingen toe te laten? Of zegt u dat dit het probleem is van de Britten zelf?

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil vooral niet zeggen dat dat een probleem van de Britten zelf is. Ik denk dat het een gedeeld probleem is. We hebben ook te maken met beperkingen op Schiphol, maar dan gaan we richting een luchtvaartdebat. We hebben afspraken en die respecteren wij. De VVD weet dat de SP heel veel van die 500.000 vliegbewegingen onnodig vindt, bijvoorbeeld die 60 pretvluchten naar Londen. Als we die kunnen vervangen door vrachtluchten die ons land heel veel opleveren, voor de economie en de werkgelegenheid, dan denk ik dat wij elkaar daarop kunnen vinden. Maar wij pleiten hier niet voor extra vluchten vanaf Schiphol en daar zullen we ook nooit voor pleiten.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Von Martels, CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan mijn collega's, die al de nodige vragen hebben gesteld die ik had willen stellen, maar gelukkig blijft er nog iets over en dat wil ik graag naar voren brengen. Je zou wensen dat de

realiteit een if-notdiscussie zou rechtvaardigen. We weten echter dat dit niet het geval is en daarom moeten we uitgaan van worstcasescenario's, om in het Engels te blijven. Wat doen we als er een harde brexit komt, zonder deal? Wat doen we als er lange rijen ontstaan bij de grenzen van ons land? Kan de Minister aangeven wat de juridische status is van overeenkomsten tussen bedrijven bij een no-dealbrexit? Wij hebben de indruk dat de Nederlandse ondernemers zich nadrukkelijk aan het voorbereiden zijn op de gevolgen van een no-dealbrexit, maar is het voldoende? Heeft de Minister alle worstcasescenario's geschetst, in samenwerking met onder andere exporteurs, importeurs, ferry's, terminals, transporteurs en douane?

Zojuist las ik op teletekst dat de Rotterdamse haven tevreden is over het afgelopen jaar, maar zorgen heeft over de brexit. De haven zegt last te hebben van protectionistische maatregelen die verschillende landen hebben genomen.

Ongeveer de helft van alle goederen die via de Nederlandse ferryterminals naar het Verenigd Koninkrijk vertrekken, komt niet uit Nederland maar uit andere landen. Als dat niet goed is voorbereid, is de kans groot dat er alsnog enorme files ontstaan op de Nederlandse snelwegen. Is er goed afgestemd met die buitenlandse partijen? Kan de Minister ondersteuning bieden om deze buitenlandse partijen te bereiken en te informeren over Nederlandse maatregelen? Wat doen we met bedrijven die niet de nodige voorbereidingen hebben getroffen om congestieproblemen te voorkomen?

De Britse markt is voor Nederlandse boeren en tuinders een grote afzetmarkt. De bruto exportwaarde van agrarische producten bedraagt jaarlijks ruim 8 miljard euro. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Amhaouch/Veldman, waarin wordt gesteld dat met name versproducten als bloemen, fruit, groenten en vlees zeer kwetsbaar zijn voor wachttijden? Deze motie verzoekt de regering zich er in Europa maximaal voor in te zetten dat versproducten ook na de brexit met zo min mogelijk vertraging geëxporteerd kunnen worden naar het Verenigd Koninkrijk. Komt er nu een fast fresh food lane voor vrachtauto's met verse agro, food en bloemen?

Zijn de douane en de paspoortcontrole van de Schipholgroep, Schiphol, Eindhoven, Rotterdam, goed voorbereid op een harde brexit? Klopt het dat voor export naar het Verenigd Koninkrijk volgens de douane nu twee of drie documenten nodig zijn, maar dat er straks misschien minimaal zeven documenten voor nodig zijn?

Aan de Brexit Transport Tafel werkt Rijkswaterstaat met alle stakeholders aan verkeerscirculatieplannen voor de ferrylocaties. Er is een operationele werkgroep en een bestuurlijke regietafel. Waarom is er geen specifieke brexitregietafel voor de luchtvaart?

De douane schat in zo'n 928 fte's nodig te zullen hebben bij een no-dealscenario en de NVWA 143 fte's in het worstcasescenario. Wat is de capaciteitsbehoefte van de ILT? Hoe houdt de ILT bij de inrichting van haar toezicht rekening met de impact van de brexit?

Ik heb nog een vraag over de oefening die het ministerie eind januari gedaan heeft. Dat was een grote worstcasescenario-oefening. Er is een onderzoek gedaan naar de gevolgen in de regio Rotterdam voor het verkeer. Daar heeft D66 ook naar gevraagd. Wat waren de resultaten? Hoe staat het met de checkpoints voor levend vee? 15 februari was het laatste moment om aan te melden bij de Europese Commissie. Als deze er niet komen, kan levend vee dan alleen via de lucht naar Maastricht en Schiphol?

Hoe staat het met de veiligheid van chauffeurs op de wachtparkeerplaatsen? De heer Schonis heeft daar ook naar gevraagd. Tot zover, voorzitter.

De heer **Laçin** (SP):

Ik denk dat alle woordvoerders zorgen hebben geuit over de files die kunnen ontstaan bij de ferryservice. Is het CDA, als coalitiepartij, die toch aan de touwtjes zit, bereid om deze Minister te vragen om zo nodig financiële middelen in te zetten om goede voorzieningen te treffen voor onze chauffeurs en voor de ondernemers, zodat wij de spanningen, de files en de lange wachttijden die kunnen ontstaan, wellicht kunnen wegnemen? Moeten we daar wat geld tegenover zetten, als dat nodig is?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ben blij dat de heer Laçin onderkent dat we de touwtjes in handen hebben, al geloof ik niet dat dit altijd het geval is. Het gaat erom wat we in dit geval kunnen doen om te zorgen dat er eventueel middelen beschikbaar gesteld worden, mochten de vrachtwagenchauffeurs daar in enorme problemen komen. Bij mij is het altijd zo dat je de dingen moet doen in de juiste volgorde. Je moet eerst kijken hoe de situatie is, wat er nodig is bij de vragen die gesteld worden, en dan kun je altijd nog kijken welke oplossingen er geboden moeten worden. Soms is dat met financiële middelen en een andere keer kan dat op een hele andere manier worden geregeld.

De heer **Laçin** (SP):

Dit antwoord ken ik wel van het CDA, alleen moeten we één ding goed begrijpen: die tijd om analyses te maken, te overleggen en dergelijke hebben we niet meer. Over zes weken is het zover. Uw coalitiegenoot, de VVD, uitte net terechte zorgen over allerlei problemen die kunnen ontstaan. Dan vind ik dit antwoord een beetje magertjes. Bent u bereid om de komende zes weken stappen te zetten, om samen met mij deze Minister aan te sporen, en daar middelen voor in te zetten als dat nodig is?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik zou het kort houden, voorzitter: wie weet.

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

Het blijft een glazen bol. We moeten erop voorbereid zijn dat we eventueel parkeerplekken nodig hebben, maar ik hoop dat ze niet nodig zijn. Daarnaast noemde u terecht de agrarische sector, de levende have die van Nederland naar de overkant gaat en terug. Nu is er inderdaad een keuringstation in Maastricht en op Schiphol, maar bij de Rotterdamse haven niet. Dat is zo meteen wel nodig en voorheen was dat niet het geval. Deelt het CDA de mening dat dit nodig is?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ja, die mening deel ik. Zeker in een worstcasescenario moet je die mogelijkheid voorhanden hebben.

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

We zien ook dat er een enorm verschil is waar je dat vestigt; of je dat aan de ene oever of aan de andere oever doet. Er zijn meerdere punten waar ze kunnen vertrekken. Ik denk dat we het erover eens zullen zijn dat je moet voorkomen dat partijen enorm moeten omrijden om over dit soort faciliteiten te kunnen beschikken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Wat dat betreft zitten de VVD en het CDA op één lijn. Ook wij onderkennen dat er maatregelen voor getroffen moeten worden, als dat nodig mocht zijn.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Altijd goed om te zien welke partijen in de Kamer wel hart voor de transportsector hebben. Het is jammer dat een groot aantal afwezig is, maar dat zegt misschien genoeg voor hun achterban. De stropoppen van Brussel verkondigen, precies zoals van ze verlangd wordt, het doemscenario van de brexit voor onze transportsector. Het einde der tijden is nabij en de handel met Groot-Brittannië voorgoed verloren, als we ze mogen geloven. De PVV gaat niet mee met deze Brusselse propaganda.

Een meerderheid van de transportbedrijven die gespecialiseerd zijn in transport naar het Verenigd Koninkrijk, geeft aan voorbereid te zijn op een no-dealbrexit. Dat is ook niet heel gek, want onze transportsector bestaat uit hardwerkende professionals die door kunnen pakken, die niet bang in een hoekje kruipen, maar die zich kunnen aanpassen aan de omstandigheden. De Nederlandse handelsgeest zit de sector in het DNA.

Dat betekent echter niet dat de PVV niet voorbereid wil zijn op de brexit. Transport en Logistiek Nederland vraagt om duidelijkheid over de beschikbare noodparkeerlocaties die rondom de ferryterminals kunnen komen. De PVV deelt deze wens van TLN en roept de Minister op om aan te geven waar naar verwachting het grootste gebrek aan parkeerplaatsen zal ontstaan en welke acties er worden ondernomen om hierop goed voorbereid te zijn. Genoeg veilige parkeerplaatsen zijn nu ook al een probleem, dus dat lijkt mij een hele mooie no-regretmaatregel.

Laten we niet te krampachtig doen over een eventuele oplossing. Laten we onze Nederlandse nuchterheid niet verliezen en gewoon de schop in de grond steken, als we concluderen dat er meer parkeerplekken nodig zijn.

Dagelijks worden onze vrachtwagenchauffeurs geconfronteerd met veiligheidsproblemen, als zij de overtocht naar Groot-Brittannië willen maken. Illegaal tuig probeert op elke mogelijke manier in die vrachtwagen te komen, en dit wordt alleen maar erger. Vorig jaar was er sprake van 475 inklimmers, een dikke verdubbeling ten opzichte van het jaar daarvoor.

Dankzij een falende EU en een slappe regering hebben onze vrachtwagenchauffeurs te maken met ladingdiefstal, dieseldiefstal, vandalisme, levensgevaarlijke situaties en intimidatie. De PVV wil dat hiertegen keihard wordt opgetreden. Als we het hebben over de aanleg van extra parkeerlocaties om de effecten van een mogelijk harde brexit op te vangen, moet de veiligheid hier absoluut prioriteit hebben.

We willen dat we als BV Nederland gezamenlijk optrekken om ons voor te bereiden op het mogelijke no-dealscenario. Laten we realistisch zijn over mogelijke gevolgen, maar laten we die met de expertise uit het veld te lijf gaan.

Tot slot. Het gevaar voor onze transportsector komt wat de PVV betreft niet van de brexit, maar van onze regering zelf. Vrachtwagenheffingen, brandstofaccijnzen, het geneuzel rond de code 95 en de enorme filetonames, dat zijn de zaken die de sector keihard raken en waarvoor dit gruwelkabinet verantwoordelijk is. Kortom, beleid van Rutte III, waar op 20 maart mee afgerekend moet worden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Het is een beetje in het verlengde van de vraag die ik net stelde aan de heer Laçin van de SP. U zegt net dat de PVV hart voor transport heeft, maar u pleit volgens mij keihard voor een nextit. U heeft

helemaal geen hart voor de transportsector, maar volgens mij bent u hard voor de transportsector door te pleiten voor dit soort dingen. Dit soort onverantwoord populistische uitlatingen hebben de brexit veroorzaakt en ertoe geleid dat we in deze ellende zitten. Het zou u sieren als u dat zou erkennen, meneer Van Aalst.

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

Het is toch wel geweldig dat de eurofielen van D66 ons nu gaan verwijten dat wij populistisch bezig zijn, nota bene die eurofielen die ervoor gezorgd hebben dat er nieuwe ellende ontstaat, omdat men wil laten zien dat men geen precedentwerking wil in Europa, voor mensen die zich middels een brexit, waarover het volk zich uitgesproken heeft, willen afscheiden van de Europese Unie. Dat daar op deze manier mee omgegaan wordt, vind ik echt bizar. Ja, de PVV staat nog steeds achter een nexit. Ik ben heel blij dat D66 dit nu aankaart en blijkbaar weer met ons in gesprek wil over een nexit. Ik stel voor om dit bij de eerstvolgende regeling aan te kaarten, om een mooie plenair debat over de nexit in te plannen. Het lijkt mij mooi dat wij D66 ook eindelijk een keer kunnen overtuigen.

De heer **Schonis** (D66):

Gelukkig heeft de Kamer de afgelopen week de motie van de heer Sjoerdsma aangenomen, dus dat debat hoeft er niet te komen wat ons betreft. Het had u gesierd als u daarvoor had gestemd, met uw hart voor de transportsector.

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

Ik hoor niet per se een vraag, maar ik wil natuurlijk wel reageren. De PVV heeft zeer zeker hart voor de transportsector. Dat doe je door je juist als Nederland achter die sector te scharen in plaats van mee te lopen aan de teugels van Brussel. Maar ja, dat kennen we zo langzamerhand van de eurofielen van D66, in combinatie met de zogenaamde liberalen van de VVD in Brussel.

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

Een mooi intermezzo. Echte verkiezingsretoriek, van beide kanten. Wie er ook schuldig is, of het komt door de Britten zelf of door Europa, we weten niet precies wat de uitkomst van de onderhandelingen is. Ik wil graag horen of de PVV ook bereid is om te denken in oplossingen. Als zich problemen gaan voordoen, zoals lange wachtrijen, grote files, tekorten of problemen met versproducten of met levende dieren, deelt de PVV dan de mening van de VVD dat je die moet proberen te voorkomen of op te lossen, ongeacht wat de oorzaak is?

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

Volgens mij heb ik dat in mijn betoog aangegeven. De PVV wil zeker oplossingen bieden. We moeten er alles aan doen om onze transportsector en onze logistiek te beschermen. Wat we er nog extra aan gekoppeld hebben, waar ik zojuist mee afsloot, was dat er belachelijke maatregelen vanuit het kabinet komen. Het zou de VVD sieren om mee te werken aan oplossingen tegen die vreselijke vrachtwagenheffingen en die brandstofaccijnzen. Help die sector dan ook een keer, in plaats van alleen maar maatregelen op te leggen!

De **voorzitter**:

Daarmee komen wij aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. O, de heer Von Martels. Sorry, ik had u niet gezien.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik twijfel heel ernstig of ik wel in zal gaan op de retoriek van de PVV. Het gaat over vervoer, maar ik raak niet bepaald in

vervoering over zijn inbreng, want die is gericht op hele andere zaken dan het onderwerp waar het vandaag over gaat. Vandaag zijn we aan het praten over de brexit en daar moet het over gaan, vind ik. De PVV haalt er van alles bij, over onderwerpen waarover wij niet in staat zijn om nu te praten, omdat zij niet op de agenda staan. We moeten het hebben over de brexit, over de worstcasescenario's. Ik zou heel graag zien dat de PVV zich daar wat meer op zou richten, om te kijken wat we moeten doen om ervoor te zorgen dat de gevolgen van die no-dealbrexit voor Nederland binnen de perken blijven. Ik had liever gezien dat daarover een betoog was gehouden, in plaats van het te hebben over allerlei randzaken waarover we het nu niet kunnen en willen hebben.

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

Ik kan nog een keer vier minuten mijn tekst voorlezen. Die ging daadwerkelijk over transport en de gevolgen van een mogelijke brexit. U heeft het al over een no-dealbrexit, maar die ligt voorlopig nog niet op tafel. We hebben aangegeven dat we juist oplossingen willen, zodat we goed voorbereid zijn, mocht het zo ver komen. Ik heb het over het aanleggen van veilige parkeerplaatsen. Dat zijn no-regretmaatregelen die nodig zijn bij een mogelijke brexit, maar we constateren nu ook dat er niet-veilige situaties zijn. Inklimmers zijn volledig aan de orde bij de brexit. Dus ik weet niet waar u het over hebt. Ik heb aan het slot van mijn betoog alleen geconstateerd dat niet alleen de brexit mogelijk gevolgen heeft, maar dat het gevaar voornamelijk zit in het beleid van dit kabinet en dat dit misschien nog wel een grotere bedreiging is voor de transportsector dan een eventuele no-dealbrexit.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. We gaan een kwartier schorsen. Ik wil nog wel zeggen dat sommige fracties niet aanwezig kunnen zijn, omdat je soms driedubbele boekingen hebt van debatten en andere zaken. Daar hebben we ook wel weer begrip voor als collega's. Ik schors de vergadering voor een kwartier.

De vergadering wordt van 15.39 uur tot 15.56 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Goedemiddag. We zijn bij deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat toe aan de eerste termijn van de regering. Ik geef het woord aan Onze Minister voor het beantwoorden van de gestelde vragen. De leden hebben ieder twee interrupties in tweeën, of vier enkele. Het woord is aan de Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Er zijn inderdaad een heleboel vragen gesteld door de Kamerleden. Dat is ook logisch, want de brexit wordt door heel veel onzekerheden omgeven. Dat roept bij iedereen heel veel vragen op. Op het ministerie zijn we hier natuurlijk ook al heel lang mee bezig. De datum komt steeds dichterbij. We weten nog steeds niet hoe het afloopt. We hadden natuurlijk het liefst al veel langer geleden duidelijkheid gekregen over met welke situatie we nou precies te maken krijgen. Wordt het een keiharde no-dealbrexit of zit er toch nog iets anders in? De bal ligt natuurlijk vooral bij het Verenigd Koninkrijk zelf.

Ondertussen zijn wij via collega Blok op het Europese niveau aan het onderhandelen met het Verenigd Koninkrijk, en indirect dragen we daar allemaal ons steentje aan bij. Bij die onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk op Europees niveau hebben we steeds de lijn aangehouden dat je daar gezamenlijk in optrekt en niet achter elkaars rug om toch individueel al deals probeert te sluiten. Want dan ben je weg, is je onderhandelingsmandaat weg en kom je niet meer tot een goed resultaat. Dat is

eigenlijk vanaf het begin de opzet geweest. Maar daarnaast is het natuurlijk wel zo dat er verschillende situaties zijn voor als het toch tot een keiharde no-dealbrexit zou komen, afhankelijk van het beleidsterrein. We zijn daar dus al heel lang mee bezig geweest in de sfeer van contingency planning, om maar eens een Engelse term te gebruiken. Op ieder beleidsterrein hebben we daarbij nagedacht over de «what, if»-vraag. Wat doen we als het toch gebeurt? Hoe is het dan gesteld bij ons? Hebben we dan de oude verdragen achter de hand? Wat kunnen we wel en wat kunnen we niet? Op het ministerie heb ik mezelf als «oppertobber» uitgeroepen door voortdurend overal een worst-, worst-, worst- worst-casescenario bij te bedenken en daarbij door te vragen, enzovoort. Daar kunt u van verzekerd zijn. Dus we zijn er ook al langere tijd serieus mee bezig.

Dat doen we niet alleen bij ons op het ministerie, maar daar hebben we natuurlijk heel veel partners bij. Ik noem Schiphol en het Havenbedrijf Rotterdam. Zij zijn natuurlijk als eerste daarover zelf aan het nadenken gegaan. Maar ik noem ook de collega's op de andere ministeries, de Douane, de Marechaussee, de Voedsel- en Warenautoriteit: alle partners zijn er natuurlijk van doordrongen dat zij allemaal een rol hebben in het proces van het vervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk. Dus zeker degenen die daar dagelijks mee van doen hebben, hebben er ook het beste zicht op wat er eventueel zou kunnen veranderen en wat de consequenties daarvan zouden kunnen zijn.

Misschien moet ik meteen maar even wat meer inzoomen op wat we allemaal gedaan hebben in dit kader. Zoals u weet, hebben we een quickscan laten uitvoeren naar de effecten in Rotterdam van een no-dealscenario. Daar hebben we bewust ook de experts voor gevraagd. We hebben natuurlijk al eerder gesproken met het NIWO en met andere partijen die er echt verstand van hebben. Die aanbevelingen uit de quickscan hebben we om te beginnen zeer ter harte genomen. Gelukkig kwamen die overeen met waar we op het ministerie zelf al mee bezig waren. Maar een aantal zaken is hierdoor ook wel verbreed en verdiept. De heer Laçin stelde bijvoorbeeld een vraag over de CEMT-vergunningen. Is dat wel voldoende? Dat waren precies de vragen die bij mij ook boven kwamen drijven. Je krijgt dan een aantal van de vergunningen gepresenteerd, en dan denk je: ja, en? Zal dat voldoende zijn? Daar kom ik dadelijk nog meer gedetailleerd op terug.

We hebben de aanbevelingen voor een calamiteitenplan vertaald naar de Brexit Transport Tafel. Daar zitten alle relevante partijen aan tafel. Op 22 februari hebben we de volgende vergadering van die Brexit Transport Tafel. Er wordt dus ook heel specifiek, echt vanuit die verschillende scenario's gedacht. En er wordt ook heel praktisch gekeken naar bijvoorbeeld parkeerplaatsen, andere voorzieningen enzovoort. Ik kom daar straks in detail op terug. De noodzaak om alle betrokken partners aan één tafel te hebben, kwam ook duidelijk naar voren bij de verschillende crisisoefeningen die we al hebben gedaan. Daar zijn we dus ook al mee aan de slag gegaan. Ik zal nog even alle partijen noemen die bij de Brexit Transport Tafel aan tafel zitten: de Voedsel- en Warenautoriteit, de Veiligheidsregio's Rotterdam-Rijnmond, de provincie Noord-Holland en de provincie Zuid-Holland, de relevante gemeenten Rotterdam, Velsen, Schiedam, Vlaardingen, uiteraard het Havenbedrijf, politie, Douane, KMar en, ook niet in de laatste plaats, Rijkswaterstaat.

Waar wordt er dan allemaal aan gewerkt bij die Transporttafel? Aan voorlichting voor de bedrijven, de chauffeurs; daar begint het natuurlijk mee. Het kabinet is al breder bezig, vooral collega Keijzer vanuit het Ministerie van EZK, om ondernemers erop te wijzen: denkt u niet dat het allemaal overdrijft, want het zou heel goed wél kunnen gebeuren. We wijzen hen erop: zorg dat u erop voorbereid bent. We zeggen: u moet niet alleen in uw eigen bedrijf zorgen voor bijvoorbeeld de digitale formaliteiten, maar u moet ook nadenken over mogelijk voorraadbeheer. Je ziet

dat dat bij een heleboel bedrijven echt wel overgekomen is, want alle opslagcapaciteit aan beide kanten van het water is tot ver van de grens bezet. Mensen houden zelf dus ook al een buffer aan. We zijn natuurlijk ook in gesprek met ondernemingen, ik zeg nogmaals: ook vooral via EZK. We adviseren ondernemers: kijk in de hele keten van je product. Welke toeleveranciers heb je? Je doet misschien niet zelf rechtstreeks zaken met het VK, maar jouw toeleveranciers wel. Misschien zijn die wel afhankelijk van onderdelen uit het VK; ik noem maar wat. Dan kom je misschien ook in de problemen. We hameren er dus ook ontzettend op dat ondernemers even hun hele keten doordenken.

Ik geloof dat het de heer Van Aalst was die zei: het zijn niet alleen maar Nederlandse bedrijven die exporteren, want de helft komt uit andere landen. Hij vroeg: hebben ze het daar wel net zo goed voor elkaar met hun voorlichting aan het bedrijfsleven? Ook op dat vlak wordt de samenwerking gezocht, natuurlijk in gesprekken, ook in Europa. Maar een organisatie als TLN heeft natuurlijk ook contacten met de zusterorganisaties in de andere Europese landen. Op die manier wordt er ook wel samengewerkt en wordt erop aangedrongen dat ook daar mensen op tijd de documenten in orde maken.

De voorzitter:

Daarover is een vraag van de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Een compliment voor die quickscan over een no-dealbrexit voor de Rotterdamse haven. Ik heb zelden een quickscan gezien die zo uitblinkt in duidelijkheid, dus geeft u dat alstublieft door. U noemde net al heel veel partijen die erbij betrokken zijn. Het zijn er heel veel en ze hebben natuurlijk allemaal hun eigen bevoegdheden. Ik ben op zoek naar het volgende. Als er een probleem is, moet er één generaal zijn die knopen doorhakt. Bent u dat, of wie is dat op het ministerie? Wie kan dat doen? Kan die ook een KMar of een andere organisatie overrulen? Een weg of een snelweg moet kunnen worden afgesloten als het er gewoon te druk wordt. We moeten inderdaad tijdelijk parkeerplekken kunnen vorderen omdat het gewoon echt nodig is. Je kunt heel veel praten, maar het gaat straks natuurlijk om het doen. Als er een crisis is, kun je dan inderdaad acteren? Kun je dan binnen tien minuten zeggen: dit gaan we zo doen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat hangt natuurlijk helemaal af van de situatie waar we in terechtkomen. Ik hoop dat we hier uiteindelijk allemaal net zo'n gevoel aan overhouden als bij de millenniumovergang van 1999 naar 2000. Sommige mensen dachten toen achteraf: jongejonge, wat een fuss en wat hebben we daar een hoop tijd aan besteed. En eigenlijk viel het allemaal reuze mee. Ik hoop nog steeds dat het daar met de brexit ook op uit gaat komen. Maar de heer Dijkstra heeft gelijk: het kan ook wél gebeuren. Dan is het in verschillende gradaties. Het zal misschien op het niveau van de veiligheidsregio iets kunnen betekenen. Het kan misschien heel goed opgelost worden met verkeerscirculatieplannen, met de ILT en Rijkswaterstaat, samen met de gemeente en het Havenbedrijf. Als het onverhoopt toch een echte crisissituatie zou worden, dan schalen we natuurlijk op naar het niveau van de nationale crisiscoördinatie, met alle bevoegdheden en noodregelgeving die daarbij hoort. Als dus echt de nood aan de man komt, dan kan er op nationaal niveau natuurlijk altijd worden ingegrepen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We hopen dat het niet nodig is, dat we allemaal wakker zijn en elkaar snel weten te vinden. Er is nog een ander ding dat mij opviel in die quickscan. Er zullen door de brexit sowieso dingen gaan veranderen, wat voor brexit het ook wordt. Er gaan natuurlijk partijen goederen op een andere manier

komen. Als wij het in de Rotterdamse haven heel goed voor elkaar hebben, betekent dat misschien dat alle Vlamingen zo meteen hun goederen ook via Rotterdam gaan verschepen. Zonet was er sprake van de versproducten. Die casus gaf een heel goed voorbeeld dat er dingen gaan veranderen, en ook blijvend gaan veranderen.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Mijn vraag is dus: in hoeverre zijn we er klaar voor om extra goederenstromen aan te kunnen als wij het heel goed doen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
Dat lijkt me een heel goed streven, met al onze goede voorbereidingen en innovaties; kijk hoe Nederland er digitaal voorstaat. Natuurlijk moeten we er ons best voor doen om de andere landen de loef af te steken. In eerste instantie gaan we uit van de stromen zoals we ze kennen, maar het zou inderdaad zo kunnen zijn dat, als het bij de burens minder goed gaat en het bij ons wel gesmeerd loopt, dat enige verplaatsingseffecten tot gevolg heeft. Dat is dan weer onderdeel van de worstcasescenario's die we ook met elkaar uitwerken. Daarnaast moet je natuurlijk wel in de gaten houden dat de ferry capaciteit gewoon beperkt is. Je kunt dus ook niet zeggen: we gaan het in een keer verdubbelen.

De heer **Von Martels** (CDA):
De Minister verwees even naar de millenniumbug. Die was er dus uiteindelijk niet. Hoe schat zij de kans in dat er sprake is van een brexitbug, met de huidige stand van zaken? U heeft misschien nog wel wat meer informatie tot uw beschikking dan... Sorry, ik moet via de voorzitter spreken. De Minister heeft misschien nog wel meer informatie tot haar beschikking dan wij, dus vandaar mijn vraag over de brexitbug. Komt die er wel of komt die er niet?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:
U moet deze voorzitter ook niet onderschatten. Ik voel er weinig voor om daar percentages van kansberekeningen aan toe te voegen. Al is de kans nog zo klein, het risico is er wel. De kranten schrijven bijvoorbeeld over een mogelijk verkeersinfarct. Een risico is altijd kans maal effect, dus ook al is de kans heel klein, als het effect groot kan zijn, moet je er toch alles aan doen om het te voorkomen. Dat is precies waar we met z'n allen zo hard aan werken.
Ik was nog bezig met het rijtje van wat we allemaal doen. Daar ga ik dus maar mee verder. We kijken wat er allemaal nodig kan zijn in het geval van het omleiden van verkeer: we zorgen dat extra bewegwijzering en tekstkarren paraat zijn. Overigens, als je het hebt over wie er klaarstaat om dingen te gaan doen, kan ik zeggen dat van onze mensen van de crisisstaf alle verloven zijn ingetrokken. Iedereen die daar een rol in zou kunnen vervullen, is gewoon stand-by op het moment dat het in zou kunnen gaan. Ik heb dat weekend geen plannen, om het zo maar even te zeggen.
Er wordt gewerkt aan tijdelijke opstelplaatsen in Vlaardingen en Hoek van Holland voor vrachtwagenchauffeurs, voor degenen die toch, ondanks al onze goede acties, hun documenten nog niet op orde hebben. Met de ILT aan tafel is er goed gekeken naar waar zij eventueel zou moeten gaan handhaven als mensen met hun trucks wild zouden gaan parkeren, dus op plekken waar dat niet de bedoeling is; dan moeten ze naar de goede locaties worden geleid. Er wordt nagedacht over een uitgewerkte beveiliging van tijdelijke parkeerplaatsen, indien overnachtingen daar toch noodzakelijk zouden zijn, al hopen we dat te vermijden. Voor vijf ferryhavens worden verkeerscirculatieplannen opgesteld: Hoek van Holland,

Europoort twee keer, Rozenburg, Vlaardingen en IJmuiden. Daarbij wordt gewerkt met twee hoofdscenario's: het realistische scenario op basis van de nu bekende gegevens en verwachtingen – dat is eigenlijk een extrapolatie van wat er allemaal al bekend is – en daarnaast een worstcasescenario, waarin gekeken wordt wat de effecten zouden kunnen zijn bij veel extremere uitgangspunten, zoals een heel groot aantal vrachtwagenchauffeurs met papieren die niet op orde zijn.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor de Minister die vijf havens noemen, waarvan vier rond Rotterdam Air, als ik goed geluisterd heb. Ik mis Amsterdam, Vlissingen en Terneuzen.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Daar kom ik zo nog op. Ik was meer in de voorbeeldensfeer bezig. Dat was mijn algemene introductie.

Dan wil ik nu de vragen langslopen die de verschillende leden hebben gesteld. Ik ga toch nog even door met de parkeerplaatsen rondom Rotterdam. Ik heb net aangegeven dat er voor die vier ferryhavens verkeerscirculatieplannen zijn opgesteld en verder worden uitgewerkt. We zorgen ervoor dat we die scenario's begin maart allemaal hebben uitgewerkt en klaar hebben. Een van u – dat was de heer Dijkstra – zei dat er nog plekken zijn waar onduidelijkheid is over de locatie of waar er zelfs nog een saneringsopgave is. Dat is nog niet helemaal uitgewerkt. Dat soort laatste praktische dingen werken we in de komende twee weken uit. Op 22 februari is de eerstvolgende vergadering alweer en begin maart moet dat allemaal afgekaart zijn.

Waarom wordt er geen verkeerscirculatieplan voor Vlissingen gemaakt?

Daarmee kom ik gelijk bij de heer Schonis. Tijdens een van de operationele werkgroepen van de Brexit Transport Tafel is om twee redenen vastgesteld dat dat niet nodig is. De terminal in Vlissingen heeft zelf namelijk een bijzonder grote parkeercapaciteit: ongeveer 20.000 plekken. Dat komt doordat deze terminal voornamelijk wordt gebruikt voor de opslag van handelsgoederen. Deze handelsgoederen worden voornamelijk per spoor aangevoerd en op het spoor verwachten we eigenlijk geen oponthoud. Dat biedt daar dus een enorm potentieel. Verder had u nog gevraagd naar Amsterdam, maar Amsterdam heeft geen ferryhaven en Vlissingen wel; dat maakt een belangrijk verschil.

U heeft ook gevraagd – ook anderen vroegen daarnaar – hoe het staat met de veiligheid van chauffeurs op die parkeerplaatsen, als ze daar onverhoopt langer moeten wachten. Dat is uitdrukkelijk een onderdeel van de verkeerscirculatieplannen die we met elkaar opstellen. De lokale autoriteiten herkennen en erkennen daarin ook hun verantwoordelijkheid en bevoegdheid om eventuele veiligheidsvraagstukken op te pakken. Er wordt rekening gehouden met voorzieningen om die tijdelijke parkeerlocaties veilig in te richten.

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer Van Aalst.

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

Ja, ik heb een korte vraag. Ik hoor de Minister zeggen dat het tijdelijke parkeervoorzieningen zijn. Nu constateren we ook regelmatig dat we parkeerplekken tekortkomen. Kan het zo zijn dat we no-regretmaatregelen nemen en die parkeerplekken daar, met goede voorzieningen, gewoon definitief aanleggen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat zou heel goed kunnen. Als er straks iets uitkomt wat in de praktijk goed blijkt te werken, kun je het misschien permanent maken. Wie weet; dat zou kunnen.

Mochten chauffeurs de benodigde documenten niet op orde hebben bij aankomst, dan worden er portable oplossingen aangeboden, zodat die documenten waarschijnlijk binnen een uur – dat is het streven – alsnog geregeld kunnen zijn bij de ferryterminals. Dat is het geval als het allemaal optimaal verloopt, maar ook daar gaan we wel kijken naar worstcasescenario's, want je moet er ook rekening mee houden dat het onverhoopt niet in dat uur lukt. Er wordt natuurlijk ook rekening gehouden met de reguliere truckparkingfaciliteiten die er al zijn. Met de beheerders van bestaande commerciële parkeerhavens wordt natuurlijk gewoon goed gesproken. Verder nog één zin over de voorzieningen waar we dan aan denken. Daarbij gaat het om zorgen voor de juiste verlichting, wat altijd belangrijk is voor de sfeer, portacabins en, heel belangrijk, de sanitaire voorzieningen. Dat moet allemaal op orde zijn. Daar vindt overleg over plaats.

De heer **Laçin** (SP):

Precies naar dat laatste wilde ik vragen: de voorzieningen. De Minister zag het misschien al aankomen. Mijn vraag blijft eigenlijk wel staan, omdat ik in de beantwoording van de Minister heel veel hoor over lokale bestuurders en gemeentes. Ik ben het heel erg met de heer Dijkstra eens dat er regie moet worden genomen, want we hebben nog maar zes weken. We hebben niet alle tijd van de wereld meer, het moet snel gaan gebeuren. Het saneren van locaties moet snel, op korte termijn, gebeuren. Ik wil eigenlijk van de Minister horen of zij bereid is om daar de regie in te nemen en waar nodig – met de nadruk op «waar nodig» – te zeggen: wij als ministerie willen dit, het is noodzakelijk, dus we gaan daar financiële middelen voor inzetten, waardoor het mogelijk wordt. Ik zeg niet dat dat per se moet; alleen waar nodig. Heeft het ministerie daar een potje voor? Is de Minister hiertoe bereid?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou, ik heb geen brexitpotje. We gaan naar bevestiging van zaken handelen. Iedere partij aan tafel neemt haar eigen verantwoordelijkheid. We gaan gewoon kijken wat er precies voor nodig is. De heer Laçin sprak over locaties die nog gesaneerd moeten worden. Dat gaan we natuurlijk niet in de komende zes weken doen, dus je moet kijken of er een alternatief is om dit op te lossen. Het is waar dat zes weken heel erg dichtbij is, maar aan de andere kant – ik hoop dat u dat ook wel een beetje uit mijn beantwoording proeft – hebben we al een heel hoog detailniveau van afspraken met elkaar bereikt. De komende weken moeten we daar nog de laatste uitwerking van doen, maar we zijn al een heel eind op weg.

De heer Von Martels vroeg om goed te kijken naar een fresh fastfood lane. Zoiets was het, hè, voor de bederfelijke producten. Dat is bij uitstek iets waar de NVWA ook heel scherp op is. Door de ILT wordt ook toezicht gehouden op rij- en rusttijden. Er wordt gekeken naar de regels rondom levende have. U moet daar overigens niet een beeld bij hebben van duizenden vrachtwagens, want het is redelijk beperkt wat er naar het VK gaat. Maar er wordt in goede samenwerking met de NVWA naar gekeken. Zij hebben daar uitdrukkelijk aandacht voor. Collega Schouten zit daar natuurlijk ook bovenop.

De heer **Von Martels** (CDA):

Het is meer een punt van orde, of althans een verduidelijking. Het ging om de fast fresh food lane. De Minister had er even een probleem mee in welke banen dat nou geleid zou moeten worden, maar deze dus.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Laten we het dan op z'n Nederlands zeggen: het gaat om onze groente, ons fruit en onze mooie bloemen, eventueel ook levende have. We moeten ervoor zorgen dat de bloemen niet verwelken en dat het allemaal goed aan de overkant kan komen. Die ambitie delen we met elkaar. U hebt ook nog specifiek gevraagd naar de inspectiepost voor levende dieren. LNV is samen met de NVWA al sinds afgelopen zomer in gesprek met de betrokken partijen om kennis en informatie te delen en te adviseren over de wettelijke eisen voor de inrichting van zo'n inspectiepost. LNV heeft uw Kamer vorige week tussentijds op de hoogte gesteld van de intensiveringen naar aanleiding van de motie-Omtzigt. Inmiddels zijn er aanvullende Kamervragen over gesteld. Ik heb begrepen dat deze met grote spoed zullen worden beantwoord. Maar dat laat ik even aan de collega van LNV over.

Er is ook nog gevraagd hoe het zit met de voorbereiding van de Douane. Daar gaat eigenlijk collega Snel over. Daar wordt ook heel goed mee samengewerkt. Het is inderdaad zo: als we een keiharde no deal hebben, is van de ene op de andere dag het volledige douaneformaliteitenstelsel van toepassing. Dan is het Verenigd Koninkrijk opeens een derde land geworden. Dat betekent inderdaad een heel ander regime. Voor de luchtvaartsector geldt dat er een sterke toename van het aantal douane-aangiften zal plaatsvinden en van het aantal reizigers waarvan goederen, zoals bagage, dan ook ineens onder dat douanetoezicht gaan vallen. Er moeten meer documenten worden ingevuld, vergelijkbaar met allerlei andere derde landen. Voor meer details over de voorbereiding van de Douane zou ik willen verwijzen naar de brief van Buitenlandse Zaken en naar het AO Brexit van 23 januari jongstleden, waarin daar uitgebreider op is ingegaan.

Er is vooralsnog geen sprake van bilaterale afspraken met het Verenigd Koninkrijk over luchtvervoer. Over luchtvaart kom ik zo meteen nog meer en détail te spreken. We zijn als Nederland in Europa hard bezig om de EU basic connectivity succesvol afgerond te krijgen, maar daar kom ik zo meteen nog wel verder over te spreken.

De heer Laçin vroeg naar de CEMT-vergunningen. Hij zei: wat zeggen mij die aantallen nou, is dat wel voldoende? De afgelopen drie jaar werden er ongeveer 100 CEMT-vergunningen per jaar aangevraagd. Dan heb ik het over Nederland. De reguliere aanvraagronde voor CEMT-vergunningen voor 2019 heeft ongeveer 50 aanvragen opgeleverd. Deze bedrijven hebben hun CEMT-vergunning inmiddels in hun bezit. Die zijn vanaf 1 januari in gebruik. Bedrijven die geen CEMT-vergunning hebben en toch beroepsvervoer willen verrichten op niet-EU landen, niet zijnde het Verenigd Koninkrijk, bijvoorbeeld Rusland en Oekraïne, kunnen gebruikmaken van een bilaterale ritmachtiging. Daar zijn er voldoende van beschikbaar. NIWO verwacht theoretisch dat er op jaarbasis ongeveer 250.000 ritten met Nederlandse CEMT-vergunningen zouden kunnen worden verricht. Dat leidt ertoe dat NIWO zegt: Het aantal vergunningen dat we hebben, zou gewoon voldoende moeten zijn. Als die op tijd worden aangevraagd, moeten we het daarmee kunnen redden. Op basis van de informatie van NIWO van hedenochtend – we proberen het voor u zo actueel mogelijk te houden – hebben 324 bedrijven een aanvraag ingediend voor een of meer CEMT-vergunningen. We hebben er voor het VK 1.500 beschikbaar. Dus als er geen aanvragen meer bij komen, zouden we daar een heel eind mee uit de voeten moeten kunnen. Tot slot wil ik nog benadrukken dat we natuurlijk hopen dat die CEMT-vergunningen überhaupt niet nodig zullen zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben heel even in de war, en het is niet goed als ik in de war ben. Volgens mij had zij het eerst over 50 CEMT-vergunningen in 2019. Een paar zinnen later zegt de Minister: 324 CEMT-vergunningen. Kan ze dat even toelichten, of heb ik het verkeerd begrepen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik toelichten. Die 50 zijn vanaf 1 januari al ingegaan. Er zijn er nu 324 aangevraagd gericht op het VK. De aanvraagprocedure sluit zaterdag, dus dan zijn die nog allemaal op tijd.

Dan de rijbewijzen. Ook daar is naar gevraagd. Deze week start de voorlichtingscampagne over de omwisselmogelijkheden van Britse rijbewijzen op de website van CBR en RO. Ook TLN gaat voorlichting geven over de omwisselmogelijkheden aan eventuele Britse vrachtwagenchauffeurs die in Nederland wonen. RDW merkt de afgelopen maanden al een toename in verzoeken om omwisseling van VK-rijbewijzen. Ik denk dat heel veel Britten en mensen met een Brits rijbewijs zelf al aan het nadenken zijn gegaan over al hun Britse documenten. Dus er is al een toename gesignaleerd. Om daar toch wat meer aandacht aan te geven gaat dus die voorlichtingscampagne starten. Binnenkort hebben we een algemeen overleg CBR met de Kamer, dus ik denk dat wij over de problemen die bij het CBR spelen dan uitgebreid met elkaar gaan spreken. Het CBR heeft in ieder geval aandacht voor deze groep en geeft er extra voorlichting over. Voor de rest wil ik proberen om ervoor te zorgen dat hiermee geen extra problemen ontstaan, waar wij alles bij het CBR op de rit proberen te krijgen. Ook voor deze categorie geldt overigens het advies om het vooral digitaal aan te vragen, want dat is het snelste en het gemakkelijkst af te handelen.

De voorzitter:

Ik geef eerst het woord aan de heer Dijkstra en dan aan de heer Laçin.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Onze voorbereidingen zijn helder. We bieden ook die service aan allerlei partijen aan. Die begrijpen ons ook, want we spreken dezelfde taal. Uit de statistiekjes die ik krijg, blijkt dat 86% van het gemotoriseerde vrachtvervoer dat naar het VK gaat, buitenlands is. Grotendeels Pools en voor de rest Oost-Europees. Die zijn meestal andere talen machtig. In hoeverre kunnen we ook die partijen, die van buiten komen, ondersteuning bieden, informeren over wat er gebeurt en eventueel zelfs wesen als ze niet zelf de nodige voorbereidingsmaatregelen hebben getroffen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat wesen is wel ingewikkeld. Dan zou je op voorhand moeten weten dat ze het niet op orde hebben. Je hebt natuurlijk gewoon vrij verkeer binnen Europa. Daarom gaf ik u ook aan dat bijvoorbeeld TLN met zusterorganisaties samenwerkt. Het is natuurlijk ook niet zo dat, ook al zijn de belangen bij ons groter dan in andere landen, men er daar helemaal geen oog voor heeft en er totaal niet mee bezig is. Dat is natuurlijk ook niet de sfeer. We proberen er wel zelf aan bij te dragen. De flyers die we hebben, bijvoorbeeld, zijn er in maar liefst acht talen. We doen dus ook zelf ons best om de chauffeurs en bedrijven die niet de Nederlandse taal machtig zijn, toch ook te bereiken.

De heer Laçin (SP):

Ik wil toch even doorgaan op het CBR. Ik heb in mijn bijdrage benadrukt dat de problemen bij het CBR op dit moment al enorm zijn. Kan ik uit de prioriteiten die gesteld worden in de brief van de Minister in het kader van brexit en transport opmaken dat de nationale situatie minder prioriteit gaat krijgen? Ik noem rijbewijzen die al verlopen zijn en mensen die de hele molen in moeten van medische keuringen. Er is een schaarse capaciteit. Als wij nu onze prioriteit gaan verleggen, dan komt eigenlijk vanzelf de conclusie dat de mensen die al problemen hebben, nog dieper in de problemen komen. De Minister kent mij op dit vlak: dat wil ik niet accepteren en kan ik ook niet accepteren. Dus ik wil toch aan de Minister vragen, ook met het oog op de motie-Omtzigt, die behalve door de VVD

door de hele Kamer is gesteund, hoe zij dit nou in dit licht ziet en wat wij kunnen doen voor mensen die straks richting het VK gaan, maar ook voor de mensen die hier al problemen hebben.

De voorzitter:

De problemen van het CBR staan natuurlijk volgende week op de agenda. Daar kan de Minister dan op ingaan. Over het gedeelte dat te maken heeft met brexit zal de Minister nu vast een antwoord geven. Het woord is aan de Minister.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, ik wil een punt van orde maken. Wij hebben volgende week een rondetafel over het CBR, geen debat.

De voorzitter:

Heel goed dat u dat zegt. Dat wordt me nu ook nog even ingefluisterd door de griffie. Het woord is aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat klopt, wij gaan er daarna over spreken. Maar ik heb van u begrepen dat u dat debat toch ook op korte termijn wil. Ik ben er dus zelf iets te snel mee: dat is nog niet volgende week. Maar u kunt ervan overtuigd zijn dat wij er ook bovenop zitten en er alles aan doen om die problemen bij het CBR zo snel mogelijk opgelost te krijgen. Ik geef u aan dat het niet een kwestie is van: we gaan nu onze aandacht richten op brexitrijbewijzen, en de andere moeten dan weer wachten. Dit is gewoon een onderdeel van het werk van het CBR dat men daar ook voor elkaar moet hebben. Dat begint dus nu met de voorlichtingscampagne. Er is al wel gesignaleerd dat er dus überhaupt in de afgelopen tijd ook al iets meer aandacht voor is. Dus het is gewoon een onderdeel van het pakket dat het CBR moet leveren.

De heer Schonis (D66):

Ik heb toch nog een vervolgvraag op dit punt, ook omdat we volgende week alleen een rondetafelbijeenkomst hebben. De Minister heeft het over «het normale takenpakket van het CBR». Ik snap dat ze dit moeten leveren, maar kunnen ze het ook? De Douane moet ook gewoon leveren, maar we zijn daar ook allemaal extra maatregelen voor aan het treffen om die douaneformaliteiten zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen. Ik mag dan toch verwachten dat er bij het CBR toch op z'n minst extra capaciteit of iets anders is geregeld? Want anders zie ik wel degelijk gebeuren waar de heer Laçin ook voor vreest, namelijk dat er gekozen moet worden en er bepaalde dingen blijven liggen. Ik hoop dus toch dat de Minister ons daarover wat meer gerust kan stellen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan in ieder geval de geruststellingen geven dat ik hier zelf al geruime tijd geleden bij het CBR aandacht voor gevraagd heb. Ik heb gevraagd of ze hier toch uitdrukkelijk rekening mee houden. En ik constateer met tevredenheid dat men in ieder geval een voorlichtingscampagne start. Het feit dat er ook al veel omgewisseld wordt bij de RDW is natuurlijk ook prima. Dat gaat dan niet via het CBR, maar dat is ook een goede oplossing. Er wordt op dit moment bij het CBR heel veel extra capaciteit bijgezet. Dus we doen ons uiterste best om hier de problemen ook niet nog weer mee te vergroten.

De voorzitter:

Dat AO over het CBR wordt mogelijk op 6 maart gehouden. Dus dat iedereen het weet: volgende week is er een rondetafelbijeenkomst en daarna komt er een debat.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ook handig voor mijn agenda, voorzitter. Dank u wel. Het staat er al in zelfs, hoor ik net. Nou, dat gaat heel snel.

De heer Schonis en ook de heer Laçin hebben nog gevraagd waarom Nederland niet nu al gaat onderhandelen met het Verenigd Koninkrijk over het wegvervoer. Daar hebben we in Europa natuurlijk met elkaar afspraken over gemaakt. We hebben afgesproken dat we geen bilaterale onderhandelingen starten. Dat is niet in het belang van die spoedige afronding van het uittredingsproces van het VK uit de EU. We willen in Europees verband op dat punt elkaar immers juist vasthouden, om niet tegen elkaar uitgespeeld te worden door het VK. Dus het bewaren van die Europese eenheid is belangrijk. Binnen de EU hebben we natuurlijk ook nog gewoon het beginsel van een loyale samenwerking. Dat zou in ieder geval de heer Schonis toch zeer moeten aanspreken. Er ligt een nuance in, ja. Dat geldt natuurlijk ook voor het VK zolang het nog lid is van de Unie. Het maken van bilaterale afspraken die ingaan tegen EU-recht, schendt dat beginsel natuurlijk ook. Ik erken het hele grote belang van de markttoegang in het wegvervoer. Daarom ben ik blij met het voorstel van de Europese Commissie voor een noodverordening voor de komende negen maanden na brexit day, die basisconnectiviteit in het wegvervoer moet garanderen. Daardoor heb je ook negen maanden om met elkaar alternatieve regels uit te onderhandelen. Mocht die verordening onverhoopt niet in werking treden direct na 29 maart aanstaande, dan hebben wij natuurlijk ons draaiboek wel klaarliggen om direct met de Britse collega's aan tafel te gaan zitten. En ik heb eerlijk gezegd ook wel goede hoop op een goed verloop dan, want voor ons is het VK heel erg belangrijk, maar andersom geldt dat ook. Ik kan me dus niet voorstellen dat we dan niet heel snel die gesprekken zouden kunnen gaan opstarten. De draaiboeken liggen in ieder geval klaar voor als dit aan de orde mocht zijn.

De heer Von Martels heeft nog gevraagd hoe het zit met de capaciteit van de ILT en brexit. Dat is ook een heel goede vraag. We hebben daar goed naar gekeken. ILT heeft voldoende capaciteit om tijdens die brexit day en de weken erna te kunnen handhaven en eventueel ook andere diensten nog te kunnen ondersteunen bij verkeersafhandeling. Daar hebben we van tevoren op geanticipeerd. Als de brexit zich zo voordoet als we nu bespreken, dan zal er na de brexit wel een aantal extra inspecteurs nodig zijn om de extra werkzaamheden als gevolg van brexit op te vangen. Daarbij moet u echter niet denken aan honderden mensen, zoals bij de Douane, maar daarbij gaat het om vijftien tot twintig mensen maximaal.

De heer Laçin (SP):

Ik wil een vraag stellen over het vorig punt. De Minister had het erover dat bilaterale verdragen onwenselijk zouden zijn, zij had het over loyaliteiten binnen de EU en noem maar op. Dat begrijp ik allemaal wel, maar ik wil nogmaals benadrukken dat onze belangen bij de handel en het transport naar het Verenigd Koninkrijk groter zijn dan de belangen hierbij van de meeste andere landen die er in de EU straks overblijven. Dus dat zou volgens mij een reden moeten zijn om daar extra op in te zetten, gezien de positie van Nederland. Daaraan wil ik graag de vraag koppelen die ik stelde en waar ik nog geen antwoord op gekregen heb. Waarom is er bijvoorbeeld voor financiële producten wel een gelijkwaardigheidsbesluit genomen – ik kan me totaal niet voorstellen waar dat voor financiële producten voor nodig is – en waarom is dat juist voor die versproducten, waar we volgens mij allemaal aandacht voor hebben gevraagd, níét voor elkaar gekomen? Heeft Nederland daarop ingezet? En waarom is zo'n gelijkwaardigheidsbesluit er niet voor die producten die voor ons heel erg belangrijk zijn, en is er wel zo'n besluit voor financiële producten?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat is helemaal aan het begin van de onderhandelingen een bespreekpunt geweest. Eigenlijk is bijna direct nadat het referendum was gehouden en de onderhandelingen werden opgestart, meteen bepaald welke beleids-terreinen daar wel en niet onder zouden vallen. Er is toen voor gekozen om de financiële activiteiten daarbuiten te houden, omdat dat meer als een mondiaal gebeuren werd gezien. Maar in het afgelopen jaar zijn er daarbij geen nieuwe ontwikkelingen geweest.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank voor het antwoord op de vragen over de ILT. Ik weet nu echter in ieder geval dat de Douane 928 fte's nodig heeft bij een no-dealbrexit. De NVWA heeft dan 143 fte's nodig. Maar hoeveel fte's heeft de ILT nodig? De Minister noemde net een aantal, maar hoeveel fte's in het totaal zijn er dan nodig?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat hangt een beetje af van hoe het allemaal precies zal gaan, maar wij denken aan een orde van grootte van vijftien tot twintig fte's, zoals ik net al zei.

De heer **Von Martels** (CDA):

U zei dat er vijftien of twintig fte's bij komen, maar hoeveel zijn er in het totaal dan bij de ILT? Ik noemde net de aantallen voor de andere organisaties. Zo heb ik het voor ogen, omdat het voor die organisaties vermeld stond. Alleen het aantal fte's bij de ILT is mij nog niet bekend.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Bedoelt u dan het totaal aantal fte's bij de ILT in het algemeen? Of specifiek het aantal fte's met dit soort taken?

De heer **Von Martels** (CDA):

Het mooiste zou zijn als ik beide aantallen krijg.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dat moet ik even navragen. Ik kom daar in tweede termijn op terug. Ik heb best wel het een en ander aan getallen in mijn hoofd zitten, maar zo ver gaat het nu ook weer niet.

Ik kom nu op een aantal vragen over de luchtvaart. Verschillende leden hebben gevraagd wat de huidige stand van zaken is rondom een verordening basisconnectiviteit voor de luchtvaart. Daar heeft de Europese Commissie ook een voorstel voor gedaan, waar wij wat kanttekeningen bij geplaatst hebben. We hebben dat ook met uw Kamer gedeeld. Er is inmiddels in de Raad een verbeterd voorstel op tafel gekomen. Volgende week, op 19 februari, zal dat voor het eerst in de triloog worden besproken, met het Europees Parlement, de Commissie en de Raad. Ik gaf zojuist al aan dat het voorstel van de Raad op dit moment aan de wensen en de belangen van Nederland beantwoordt. De tijd voor een oplossing dringt. Ik heb ook van de mensen in het Europees Parlement begrepen dat er echt is gezegd: in die drie uur die er voor de triloog staat, moet echt de knoop doorgehakt worden. Dus we houden daar stevig de vinger aan de pols, want we willen hier zelf ook echt vaart achter zetten. Nogmaals, het lijkt erop dat dat goed zou moeten kunnen worden afgesloten volgende week. En ook hierbij geldt: if not, dan gaan we natuurlijk meteen zelf ook weer onze eigen draaiboeken uit de kast trekken.

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

Als ik het goed begrijp, was het in de eerste versie voor Europa goed, maar Nederland heeft een soort plusje bij de verbindingen met het UK. Levert dit nieuwe voorstel op dat de KLM ook vanaf Londen richting

Amerika kan vliegen en passagiers kan vervoeren? Zijn die vrijheden ook gegarandeerd? In de quickscan komt bijvoorbeeld naar voren dat dat echt onder druk kan komen te staan. Is dit zo meteen opgelost en kan KLM dit blijven doen, of lijden we daar dan toch schade?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Wat er uit die triloog en uit de onderhandelingen komt, moet natuurlijk blijken, maar het huidige voorstel in de Raad zorgt ervoor dat de Nederlandse situatie gerespecteerd blijft. U verwijst naar de vijfde vrijheden. Dat specifieke punt is daarin dus opgelost. Maar we zitten er bovenop om te zorgen dat dat ook zo blijft en dat dat niet in die onderhandelingen met het Europees Parlement en de Europese Commissie mogelijk weer een andere kant op zou gaan.

De heer Schonis heeft nog gevraagd of we na brexit day bij een no-deal de huidige luchtvaartoperatie in stand houden. Het antwoord op deze vraag komt eigenlijk op hetzelfde neer als het vorige. Een terugvaloptie bij een no-dealsituatie is bij luchtvervoer het afgeven van chartervergunningen. Iedere vlucht moet dan een eigen vergunning krijgen, maar dat kan eventueel wel in blokken gebeuren. Een luchtvaartmaatschappij kan dan bijvoorbeeld voor een periode van drie maanden voor een bepaalde bestemming en voor een aantal vluchten per dag een vergunning krijgen. En uit onderzoek blijkt ook dat de oude bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk kan herleven. Dus net als bij het wegvervoer geldt bij het luchtvervoer dat wij de eigen draaiboeken uit de kast trekken mocht onverhoopt de Europese oplossing stranden. Dan worden bij wijze van spreken een uur later de bilaterale gesprekken gestart.

De heer Schonis (D66):

Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik heb dat verdrag hier voor me. Het is uit 1946 en overigens voor een deel in werking getreden in 1967. Toen zag de wereld er toch wat anders uit dan tegenwoordig, met name qua luchtvaartmaatschappijen. Bijvoorbeeld Transavia bestond toen nog niet en wordt ook niet genoemd in die verdragen. Transavia heeft nu een vlucht van Schiphol naar Gatwick. Zegt de Minister nu: wat we dan doen, is gewoon een chartervergunning afgeven voor al die vluchten van Transavia, en die geven we dan voor een blok van drie maanden uit? In die drie maanden gaan we dan onderhandelen en in die tijd hopen we er bilateraal uit te komen, mocht het allemaal niet op Europees niveau lukken. Heb ik de Staatssecretaris zo goed begrepen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We willen natuurlijk in ieder geval zorgen dat er gewoon doorgevlogen kan worden op dezelfde manier. Als dat met chartervergunningen opgelost kan worden, dan lossen we dat op die manier op. En ondertussen wordt er natuurlijk vanaf dag één gestart met de onderhandelingen om dat oude verdrag te laten herleven en op een andere manier aan te passen, zodat we daar ook weer structureel mee vooruit kunnen. Er wordt mij nog iets ingefluisterd door de ambtenaren naast mij. Soms zijn zij wel heel optimistisch. In een super optimistische variant zou dit zelfs binnen een week geregeld moeten kunnen zijn. We hebben de draaiboeken klaarliggen en we komen meteen in actie indien dat nodig is.

De heer Schonis (D66):

Het is heel fijn dat u nu een heel optimistisch scenario heeft, want u begon uw betoogd zonet met te zeggen dat u de «oppertobber» bent. Het is dus fijn om te horen dat u ook heel optimistisch kan zijn.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dit werd door een van de medewerkers ingefluisterd. Ik ben zelf wat voorzichtiger.

De heer **Schonis** (D66):

Dat begrijp ik. Maar als ik u goed begrijp, is het dus inderdaad zo dat we de vluchten die we nu hebben, om kunnen zetten. En wat niet is geregeld in het verdrag, wordt chartervergunning. Op die manier kunnen we de boel voorlopig «in de lucht» houden, om maar bij het onderwerp te blijven. Heb ik het zo goed begrepen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Nou ja, zo'n situatie met chartervergunningen zou niet ideaal zijn, want het is natuurlijk allemaal heel bewerkelijk en buitengewoon onhandig. Als de nood aan de man komt dan moeten we het doen, maar we gaan natuurlijk gewoon eerst voor die Europese oplossing. Die ziet er nu goed uit. Als dat niet kan, gaan we direct aan de slag met het actualiseren van ons oude verdrag. En we hebben in de tussentijd die chartervergunningen achter de hand voor als het niet anders kan.

Er is ook nog gevraagd wat we ervan vinden dat er vliegtickets naar en van het Verenigd Koninkrijk voor na 29 maart worden verkocht zonder reizigers te informeren over de mogelijke gevolgen. Als antwoord kom ik eigenlijk een beetje op hetzelfde. We gaan natuurlijk in de eerste plaats uit van de Europese oplossing waarbij er gewoon doorgevlogen kan worden. Maar ook dan weer is er de terugvaloptie waarbij we het natuurlijk zelf proberen op te lossen. Het is gewoon niet de bedoeling dat er vluchten om die reden niet door zouden kunnen gaan.

Er is ook gevraagd waarom er nou wel een Brexit Transport Tafel is en geen brexittafel specifiek voor de luchtvaart. Ook bij de luchtvaart is er natuurlijk overleg, met Schiphol, met de Marechaussee, met de Douane en met alle andere partijen. Maar omdat bij de luchtvaart de oplossing vooral ook op het Europese niveau ligt, is daar eigenlijk die regietafel niet nodig. Schiphol heeft het initiatief genomen om de verschillende partijen op het gebied van beveiliging en grenscontrole op de luchthaven bijeen te brengen. Die opzet loopt goed. Daarom heb ik geen reden gezien om dit op een andere manier te doen.

Ik heb volgens mij alle vragen beantwoord, voorzitter. O, ik heb inmiddels ook al de aantallen voor de heer Von Martels gekregen. We zijn soms echt enorm snel. Bij de ILT zijn er nu 1.100. Er wordt nu gezegd dat er maximaal 17,5 extra fte's nodig zijn, een beetje afhankelijk van het scenario na 29 maart.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van de heer Van Aalst. En ik geef ook alvast even de vraag mee van de heer Laçin, namelijk welke lidstaten niet positief waren over dat noodmaatregelenpakket. Dan leggen we die alvast even in de week.

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

Ik ben wel enigszins gerustgesteld door de voorbereidingen die getroffen zijn door het ministerie. Eigenlijk rest mij nog één vraag: waar staan we op een schaal van 1 tot 10 met de voorbereidingen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dan moet ik eerst weten of 1 het beste is, of 100.

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

Bij een 10 zijn we fantastisch voorbereid. Ik kan me voorstellen dat er nog enigszins dingen geregeld moeten worden. In hoeverre zijn we klaar voor een mogelijke brexit, uitgedrukt op een schaal van 1 tot 10?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Als ik kijk naar de heer Schonis, denk ik aan Zeeland, en denk ik: laten we maar een beetje «zunig» zijn. Dus ik zeg: bij 7. En we gaan de komende tijd echt hard aan de bak om richting die 10 op te schuiven. Op die manier kunnen we ook het land zijn dat het beste voor elkaar heeft. Daar stelde de heer Dijkstra nog een vraag over. Dat we het land worden dat het beste voor elkaar heeft, zouden we met z'n allen natuurlijk wel moeten willen nastreven.

De voorzitter:

Hiermee komen we bij de tweede termijn van de Kamer. Nee, toch nog niet, want er moet nog een antwoord komen op de vraag van de heer Laçin.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als u het goed vindt, bewaar ik die even voor de tweede termijn, voorzitter. Dat kunnen we namelijk niet zo snel precies achterhalen. En ik ken de heer Laçin: als hij iets vraagt, wil hij het ook precies weten.

De voorzitter:

Goed. Hij houdt het antwoord op die vraag tegoed. In de tweede termijn heeft iedere fractie anderhalve minuut spreektijd.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. De Minister zegt net: ik moet een beetje «zunig» zijn. Het is wel grappig; je kunt merken dat de Minister van origine geen Zeeuws meisje is, want «zunig» betekent namelijk niet «zuinig» of «vrekking», maar zunig betekent dat je goed op je spullen moet passen. Dat brengt mij wel een beetje op de kern van vandaag. Dat we dit allemaal moeten doen, deze voorbereidingen voor een harde brexit, en alle maatschappelijke kosten aan deze kant van het water, aan de andere kant van het water en elders in Europa, is het gevolg van bepaalde voorstellingen van wat Europa inhoudt. Europa houdt denk ik veel meer in dan een aantal verdragen of technieken. Ik zou heel graag willen dat de Britten zich nog een keer zouden herbezinnen op dat punt, en dat ze «zunig» zouden zijn op onze Unie en onze Unietrouw, waar de Minister het net ook over had. Maar goed, voor dit moment ben ik gerustgesteld door de vele voorbereidingen die plaatsvinden. We zullen na 29 maart zien hoe het uitpakt. We gaan het helaas meemaken.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Dijkstra van de VVD.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik dank de Minister voor de beantwoording en alle stukken die we hebben gehad. Ik ben deels gerustgesteld, maar we moeten de uitwerking zien. Ik hoop dat wat de Minister en ikzelf hopen, ook uitkomt. Maar ik heb nog steeds wel zorgen. Ik hoop dat we voldoende flexibel kunnen zijn, dat we echt daadkrachtig kunnen zijn en kunnen doorpakken als het moet. Ik hoop dat we elkaar daarin weten te vinden. Ik vraag de Minister om het ook aan te geven als zij de Kamer daarbij nodig heeft. Ik hoop dat we de belangen van de luchtvaart, de reizigers, de luchtvracht, de vracht over land, met name als het gaat om verse goederen, kunnen garanderen. Het zijn toch 3,4 miljoen mensen die straks mogelijk niet kunnen vliegen. En die verse goederen exporteren we graag en we zijn er heel erg trots op. Ik hoop dat we die export kunnen voortzetten. Desondanks zal er economische schade zijn. Ik hoop dat we die door de maatregelen van de rijksoverheid zo veel mogelijk kunnen beperken. En ja, ik vraag de Minister om ons hierbij op de hoogte te houden.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de Minister voor de beantwoording. Enerzijds heb ik eigenlijk het idee dat er hard aan getrokken wordt, maar anderzijds maak ik me ook echt zorgen omdat we nog maar zes weken te gaan hebben en we eigenlijk niet weten waar we aan toe zijn. We bereiden ons voor op verschillende scenario's.

Welke conclusies kan ik vandaag trekken uit het debat? De Douane, de KMar, de ILT, het CBR; het zijn allemaal organisaties waar extra mankracht nodig is. Ik weet bijvoorbeeld dat de KMar honderden vacatures had. Een deel daarvan is ingevuld. Die mensen moeten allemaal opgeleid worden. Over het CBR heb ik het kort gehad en daar gaan we het de komende weken nog over hebben. De Minister kent mijn zorgen over de capaciteit van de ILT. Ik maak me dus wel enorme zorgen, moet ik zeggen. Gaan we het allemaal redden qua capaciteit en mankracht?

Ik verwacht van de Minister dat ze echt wat meer regie neemt wat betreft de voorzieningen en de middelen voor chauffeurs, dus parkeerplaatsen maar bijvoorbeeld ook de sanitaire voorzieningen. Zij moet ook snel ingrijpen en snel een toereiking doen als het nodig is.

Ik kan zeggen dat ik echt ben geschrokken van het antwoord van de Minister over het gelijkwaardigheidsbesluit. De versproducten zijn voor Nederland ontzettend belangrijk. Het antwoord op mijn vraag daarover is: ja, wat er onder dat gelijkwaardigheidsbesluit valt, is eigenlijk aan het begin meteen vastgelegd en daarna hebben we daar weinig mee gedaan. Aan die financiële producten hebben wij niet zo heel veel. Het gaat ons om de producten die die kant op moeten en die van die kant naar hier moeten komen. Daar hebben we heel weinig voor gedaan en dat verbaast mij. En ik zou toch graag willen dat deze Minister, als het kan ergens in de komende zes weken, toch gaat bekijken of daar bilateraal afspraken over te maken zijn. Want anders hebben onze ondernemers straks nog grotere problemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Laçin. Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel voorzitter. De antwoorden die ik heb gekregen, stemmen mij op een aantal vlakken gerust, zeker als het gaat om het CBR en het CEMT. Het aantal vergunningen dat is verstrekt, lijkt toereikend.

Parkeerplaatsen, de veiligheid: al deze punten zijn benoemd. Dat geldt ook voor het aantal fte's bij de ILT, de NVWA en de Douane. Die aantallen heb ik weliswaar voor ogen, maar ik kan niet helemaal inschatten of het toereikend zal zijn.

Dus Nederland lijkt klaar voor een no-dealbrexit, maar inderdaad zullen we pas achteraf kunnen bekijken of het allemaal toereikend is geweest. Er is gesproken over die schaal van 1 op 10. Ik hoop niet dat het de schaal van Richter was, want dan is een 7 toch nog schokkend, moet ik zeggen. Al met al lijkt het toereikend. Dank u wel.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Meneer Van Aalst, PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik gaf net al aan dat ik best wel blij ben met de inschaling van de Minister over hoe we er nu voorstaan. In deze commissie heb ik volgens mij nog nooit zo veel steun gehad om extra te investeren in de transportsector. Dat zullen we de komende maanden terugkijken.

Gezien de korte termijn lijkt me een VAO nu overbodig en moeten we volgens mij de Minister zo hard mogelijk aan het werk zetten. Ik heb één tip die ik haar nog mee zou willen geven. Wacht niet op Europa en loop juist wél het tweede spoor door juist wél rechtstreeks in gesprek te gaan met het Verenigd Koninkrijk, om te voorkomen dat we kansloos ten onder gaan als we het aan Europa overlaten.
Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord nu aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Hebben we inmiddels een antwoord op de vraag over de landen? Ik zie hier iets staan, maar ik geloof niet dat de heer Laçin specifiek naar de Raadsposities had gevraagd, want daar is iedereen positief over.

De voorzitter:

Meneer Laçin, kunt u uw vraag nader toelichten?

De heer Laçin (SP):

Ik ben gewoon benieuwd hoe groot de Minister de kans acht dat het noodmaatregelenpakket niet wordt aangenomen. Wat de posities van de specifieke landen zijn, maakt me niet zo heel veel uit, maar hoe liggen de krachtsverhoudingen, en hoe groot is de kans dat het pakket niet wordt aangenomen? Het maakt immers veel uit of dat pakket wel of niet wordt aangenomen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die kans is gewoon heel erg groot, omdat iedereen er ook belang bij heeft om toch die gezamenlijke EU-positie boven tafel te houden. Bijna iedereen kan zich dat voorstellen, want ieder land kan natuurlijk toch bang zijn voor wat er in hun onderlinge posities gaat gebeuren als ieder land voor zichzelf gaat onderhandelen. Nu weet je wat je hebt. Het lost de problemen van landen op. Er is in de Raad in ieder geval een meerderheid voor. Dat zou toch ook moeten kunnen lukken met de Commissie en het Europees Parlement. De verwachtingen zijn dus goed.

Ik zal voortaan erg voorzichtig zijn met wat ik over Zeeland zeg tegen de heer Schonis. Ik moet bekennen dat ik mij baseerde op de oude reclame van vroeger, maar ik zal voortaan bij m'n stiel blijven.

De heer Dijkstra en anderen maken zich nog steeds zorgen, maar willen ook oog hebben voor de kansen. Voor hen zou ik nog even het voorbeeld willen noemen van iemand die ik onlangs sprak en die ook kansen zag, specifiek door brexit, namelijk in de dienstverlening, bijvoorbeeld op het gebied van maritime law. Er is een tijd geweest dat Nederland daarin toonaangevend was. Dat is heel veel verdwenen naar de City. Als je nu Nederland de «gateway to Europe» kunt maken, kunnen we misschien een heel stuk van dat soort dienstverlening juist weer naar Nederland toe halen. Dat is iets waar we van oudsher altijd heel erg goed in zijn geweest. We moeten dus in die zin onze ogen niet sluiten voor de mogelijke positieve dingen die je bij de brexit zou kunnen zien.

Meneer Laçin heeft het over de zorgen over de voorzieningen, over sanitaire voorzieningen et cetera. Hij wil graag dat we ons daar hard voor maken. Dat gaan we zeker doen en daar gaan we in de komende weken aan die Brexit Transport Tafels verder invulling aan geven, samen met de andere partners.

De heer Von Martels heeft het nog over de schaal van Richter. Nee, die was het gelukkig niet toen ik het had over een 7. Bij windkracht 7 kunnen we dat bijvoorbeeld ook allemaal wel aan. Dus laten we zorgen dat we samen voor een hoger punt blijven gaan.

De PVV pleit voor het volgen van het tweede spoor. Meneer Van Aalst zegt: doe het maar gelijk goed. Hij heeft namelijk niet zo veel op met de Europese oplossing. Ik wou het andersom doen, namelijk eerst kijken naar de Europese oplossing. Maar aan de andere kant kan ik de heer Van Aalst ook verzekeren dat als het niet lukt, we dan ook direct zowel voor de luchtvaart als voor het wegtransport de draaiboeken uit de kast trekken en meteen met de Britse collega's om tafel gaan zitten om eigen afspraken te maken. Daar zijn we dus ook goed op voorbereid. Dat was het, voorzitter.

De voorzitter:

Met deze woorden komen we aan het eind van deze vergadering van de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de brexit. Ik dank de Minister en haar mensen voor de beantwoording. Ik dank de leden en ik dank iedereen op de publieke tribune hier en thuis die het debat heeft gevolgd. Ik wens u allen een gezegende dag.

Sluiting 16.57 uur.