

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van Transportministers op 27 maart 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 752).

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg over de informele Transportraad en hebben daarover nog de volgende vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor dit schriftelijk overleg.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de inzet van de Nederlandse regering tijdens de informele Transportraad. Zij hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor de informele Transportraad en hebben hier een aantal vragen en opmerkingen bij.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief met de geannoteerde agenda dat er weinig bekend is over de inhoud en bespreekpunten van de bijeenkomst en dat er geen zaken ter besluitvorming voorliggen. Deze leden vragen waarom we er dan naartoe gaan.

Verkeersveiligheid

De leden van de VVD-fractie vragen of de Europese aanpak voor minder verkeersdoden en -gewonden aansluit bij het Nederlandse Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Hoe wordt voorkomen dat veel meer nieuwe veiligheidssystemen in auto's ervoor zorgen dat deze steeds duurder worden, waardoor ze voor niemand meer betaalbaar zijn en mensen noodgedwongen nog steeds in hun vijftien jaar oude auto blijven rondrijden?

De leden van de CDA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat de Europese Commissie een Strategisch Actieplan voor Verkeersveiligheid presenteert. Deze leden ondersteunen het belang van verkeersveiligheid. De Minister geeft aan dat het van belang is dat auto's zo spoedig mogelijk worden voorzien van veiligheidssystemen die kwetsbare verkeersdeelnemers herkennen en dat ook de intelligente snelheidsassistent zijn werk kan doen. Deze leden zijn benieuwd in hoeverre hierbij wordt gekeken naar de ethische kant van kunstmatige intelligentie, bijvoorbeeld in het geval dat een automobilist op de weg rijdt, er plots een kind oversteekt en op de andere rijbaan een vrachtwagen rijdt. De kans is groot dat een algoritme van een zelfrijdende auto kiest voor een botsing met het kind vanwege de kleinere kans op schade aan de persoon in de auto en aan de auto zelf. De leden van de CDA-fractie vinden het van belang dat de mens bij dit soort ethische dilemma's grip moet kunnen houden door hier vooraf bewuste randvoorwaarden voor op te stellen en vast te stellen wie waar verantwoordelijk voor is. Kan de Minister aangeven hoe wordt geborgd dat de mens centraal blijft staan bij dit soort ethische dilemma's rondom auto's? Zullen hiervoor ethische randvoorwaarden en juridische verantwoordelijkheden worden opgesteld? En is de Minister bereid om het belang van ethische randvoorwaarden en juridische verantwoordelijkheden bij dit soort ethische dilemma's op het gebied van mobiliteit onder

de aandacht te brengen tijdens de bespreking van de verkeersveiligheid tijdens de informele Transportraad?

Op het gebied van verkeersveiligheid heeft de Minister aangegeven er in Europees verband, onder meer in de High Level Groep Verkeersveiligheid, voor te willen pleiten om toelatings- en gebruikseisen voor bijzondere bromfietsen op Europees niveau te regelen conform de motie-Schonis (Kamerstuk 29 398, nr. 637). Deze leden zijn benieuwd naar de stand van zaken hiervan en ze horen graag hoe de reacties uit andere lidstaten tot nu toe zijn hierop. Verder zijn deze leden benieuwd hoe de Minister aankijkt tegen het recent bereikte akkoord met het Europees parlement over de Richtlijn beheer verkeersveiligheid weginfrastructuur. Kunnen lidstaten zelf de wegen aanwijzen waar verplichte toepassing van deze richtlijn geldt?

Multimodaliteit

De leden van de VVD-fractie vragen welke bedreigingen de Minister ziet in een verschuiving van modaliteit en regio's. Hoe staat het met de expansieplannen en het verwerven van invloed van Chinese partijen in de logistiek via Zuid-, of Oost-Europa? Wat betekent dit voor goederenstromen via de Rotterdamse haven nu en in 2030? Welke maatregelen worden er genomen in Europa om op te komen voor ons economisch belang en onze logistieke sector?

De leden van de PVV-fractie vragen welke green deals de Minister bedoelt, als zij spreekt over meerdere green deals die worden ingezet op het vergroenen van de mobiliteit, het goederenvervoer en de logistiek. Welke financiële middelen worden voor deze green deals ingezet?

EU-langetermijnstrategie voor klimaat

De leden van de VVD-fractie vragen waar de Nederlandse ambitie vandaan komt om ruim twee miljoen mensen uit het vliegtuig in de trein te krijgen. Welke toegevoegde waarde heeft dat? Waarom laten we mensen niet de keuze? Waarom is het railproduct, dat al honderd jaar bestaat, in de afgelopen eeuw amper concurrerender en aantrekkelijker geworden, terwijl de luchtvaart wel weet wat klanten nodig hebben? Waarom denkt de Minister dat de trein kan concurreren met de huidige niveaus van service? Wat kan NS leren van luchtvaartmaatschappijen en waarom lukt NS dat nog niet?

Hoe ver is het kabinet via de Staatssecretaris van Financiën om een Europese vliegbelasting voor elkaar te boksen? Waarom zijn lidstaten huiverig? Waarom zet het kabinet een vliegbelasting door als het aantoonbaar ten koste gaat van onze portemonnee, banen en verbindingen en dit niets helpt om vliegverkeer te verminderen?

De leden van de PVV-fractie lezen dat het kabinet aan de nieuwe Europese Commissie zal vragen om een voorstel te doen voor een nieuwe belasting op luchtvaart in Europees verband. Kan door dit voorstel direct een streep? Zo nee, waarom wordt de burger weer opgescheept met hogere belastingen?

De leden van de D66-fractie ondersteunen de nadruk die de Minister legt op de inzet van grootschalig duurzaam vervoer van goederen en passagiers via het spoor (ten behoeve van de gewenste overstap van vliegen naar treinen) en vragen de Minister of zij aandacht kan vragen voor internationale nachttreinen die de verbinding mogelijk maken tussen grote Europese steden.

De leden van de GroenLinks-fractie waren blij verrast met het pleidooi van de Staatssecretaris van Financiën in Brussel voor een Europese kerosine-accijns. Zij zijn ook blij dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in haar brief aangeeft dit plan verder uit te willen werken en hiervoor draagvlak te willen zoeken bij haar Europese collega-vakministers. Deze leden ontvangen graag een overzicht van haar inspanningen op dit terrein.

In dat kader vragen de leden van de GroenLinks-fractie ook naar concrete maatregelen om de klimaatschadelijke emissies van de luchtvaartsector terug te dringen. Het is treurig dat vier jaar na het klimaatakkoord van Parijs er in de EU nog steeds discussie is over de doelstellingen. Maar de Europese Commissie ondersteunt gelukkig wel het doel van klimaatneutraal transport in 2050. De ambities van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA), waar de Minister naar verwijst, staan hier wel erg ver van af. Erger nog, de middelen die worden voorgesteld onder CORSA zijn veelal schadelijker voor het klimaat. Het kan dus niet zo zijn dat de Europese agenda op de luchtvaart zich beperkt tot het stimuleren van efficiënte maatregelen en verder een verwijzing naar CORSA. Subsidies voor de verduurzaming kunnen nooit de oplossing zijn, zolang er geen klimaatneutrale techniek beschikbaar is. De leden van de GroenLinks-fractie zien graag een plan dat de klimaat-impact van de nationale en Europese luchtvaart in lijn brengt met de doelstellingen van Parijs en ze zien graag dat hier harde afrekenbare tussendoelen voor worden afgesproken.

Het betere en veel klimaatvriendelijkere alternatief voor de luchtvaart is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft de internationale trein. Het stimuleren van nieuwe snelle grensoverschrijdende verbindingen, van meer comfort en reizigersgemak en een aantrekkelijke prijs, is een veel betere investering in klimaatneutraal reizen dan bijvoorbeeld kortere en daarmee nog goedkopere en aantrekkelijkere vliegroutes. Het wegnemen van vaak overbodige hordes kan veel bijdragen aan het aantrekkelijker maken van de trein. Maatregelen zoals een geharmoniseerd ticketing-systeem zijn ook relatief snel en goedkoop te realiseren, vergeleken met bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur. De leden van de GroenLinks-fractie pleiten ervoor om Europees te verplichten dat aanbieders van openbaar vervoer, en met name treinaanbieders, in eerste instantie hun dienstregeling in een geharmoniseerd systeem beschikbaar maken voor app- en websitebouwers en in tweede instantie ook de aanschaf van tickets hiervoor even makkelijk maken als vliegtickets. De Staatssecretaris heeft eerder beloofd zich hiervoor in te zetten.

De Kamer heeft onlangs de motie-Kröger (Kamerstuk 29 984, nr. 820) aangenomen waarin de regering wordt gevraagd om het gesprek aan te gaan met betrokken partijen om de vluchten naar Brussel uit te faseren. De Minister gaf aan dat zij op grond van Europese regels hiervoor geen wettelijke middelen heeft. De leden van de GroenLinks-fractie wijzen erop dat de motie ook niet om een wettelijk gesanctioneerd verbod vraagt. Maar een dergelijke wettelijke mogelijkheid zou wat hen betreft wel wenselijk zijn. Kan de Minister in Europa het gesprek aangaan hoe landen of de EU juridische of bestuurlijke middelen kan ontwikkelen die meer sturing mogelijk maken? De route Amsterdam-Brussel is immers niet de enige overbodige vlucht. Tal van korteafstandsroutes hebben een beter alternatief, maar worden om tal van ondeugdelijke redenen niet opgeheven. Is de Minister bereid dit onderwerp te agenderen?

Ten slotte zien de leden van de GroenLinks-fractie graag een extra inspanning voor de nachttrein. Dit zou kunnen door bijvoorbeeld Europees afspraken te maken over de gebruiksvergoeding voor het spoor. Overal in Europa wordt het spoor 's nachts veel minder gebruikt en is er dus ruimte voor extra nachttreinen. Een lagere gebruiksvergoeding zou dan redelijk zijn. Dit kan helpen om zo de nachttrein een voordelig en aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart te laten worden.

Europees transportnetwerk en investeringsbeleid

De leden van de VVD-fractie vragen welke voordelen wij op korte of middellange termijn kunnen halen uit Europese programma's als het trans-Europese Netwerk Transport (TEN-T) en gelden van de Connecting Europe Facility (CEF). Voor welke goederencorridors, zoals de A15, A28 en A67, liggen er kansen op Europese bijdragen? Wat gaan we hiervan merken in investeringen?

De leden van de PVV-fractie vragen of de financiële betrokkenheid van de landen die betrokken zijn bij het opzetten van een grensoverschrijdend trans-Europees vervoersnetwerk beperkt blijft tot de eigen verantwoordelijkheid voor infrastructurele aanpassingen binnen de eigen landsgrenzen. Of mag de Nederlandse belastingbetaler straks voor projecten in het buitenland gaan betalen?

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat digitale infrastructurele projecten uit het CEF, het fonds voor Europese infrastructurele projecten, bekostigd kunnen worden. Klopt het dat het installeren van 5G-netwerken langs grote transportcorridors, om zo geautomatiseerde voertuigen te ondersteunen, hier ook onder valt? In hoeverre levert dit kansen voor Nederland op het gebied van de uitrol van 5G-netwerken in Nederland?

De leden van de D66-fractie ondersteunen de inzet van de Minister op de versterking van het Ten-T-netwerk. Deze leden vragen de Minister om daarbij ook aandacht te vragen voor versterking van duurzame laad- en tankinfrastructuur langs dit Ten-T-netwerk als verdere stimulans van duurzame vervoer over weg, water en spoor.