

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 Transportraad 20 september 2019 te Brussel en het verslag van de Transportraad van 6 juni 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 768).

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Luchtvaart	2
Scheepvaart	5
Landtransport	6
Eurovignetrichtlijn	7
Passagiersrechten Spoorvervoer	7
Luchtruimcapaciteit	7
Overig	8

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de Transportraad (d.d. 20 september) en het schriftelijk verslag van de vorige Transportraad en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geannoteerde agenda. Zij hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de geannoteerde agenda van de aanstaande Transportraad op 20 september. Deze leden hebben nog enkele vragen.

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

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van dit schriftelijk overleg.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarover nog de nodige kritische vragen en opmerkingen.

Luchtvaart

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd over de inzet van Nederland omtrent de aanscherping van langetermijndoelstelling van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) om tot een mondiale verbetering van het CO₂-compensatie- en reductiesysteem CORSIA te komen. Welke maatregelen bedoelt de Minister met verdere fiscale vergroening? De leden van de VVD-fractie verzoeken de Minister bovendien aandacht te blijven vragen voor de wederkerigheid binnen de luchtvaartsector. Momenteel lopen er verschillende onderhandelingen. Kunnen de verschillende lidstaten actief op de hoogte gehouden worden over de voortgang van de huidige onderhandelingen van luchtvaartovereenkomsten met derde landen?

De leden van de CDA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat op 20 en 21 juli jl. een internationale conferentie door Nederland is georganiseerd over het belasten van de luchtvaart. Kan de Minister aangeven wat de resultaten en belangrijkste signalen waren van deze bijeenkomst?

De leden van de D66-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat er gesproken zal worden over de inzet van de internationale luchtvaart op klimaatbeleid. De Nederlandse inzet is daarbij gefocust op het verbeteren van het CO₂-compensatie- en reductiesysteem van ICAO. Kan de Minister nader uiteenzetten op welke wijze het systeem volgens Nederland verbeterd kan worden? Op welke manier zorgt Nederland en de Raad ervoor dat we door de ondertekening van ICAO straks niet slechter af zijn dan met het huidige emissiehandelssysteem (ETS)? Is de Minister bereid om een kopgroep binnen ICAO te vormen als het gaat om verduur-

zaming? Kan de Minister uiteenzetten hoe zij in voorbereiding op de eerstvolgende ICAO-bijeenkomst bezig is om steun te vergaren voor een kerosinebelasting?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd dat het kabinet op Europees niveau wil inzetten op belangrijke transities in ons vervoer en transport. «Meer trein, minder vliegen». De enorme klimaatopgave en het gewijzigde publieke debat over reizen wordt, gezien de inzet, goed opgepikt en uitgedragen met het Nederlandse standpunt. De inzet op de internationale trein en het beprijsen van de luchtvaart juichten deze leden uiteraard toe.

De klimaatdoelen die de scheepvaart en luchtvaartsector zichzelf hebben gesteld, voldoen helaas niet en zijn ook niet in lijn met de opgaven die andere sectoren opgelegd krijgen. De leden van de GroenLinks-fractie verzoeken de Minister om ook voor de lucht- en scheepvaart te pleiten voor een reductie van -95% CO₂-emissie in 2050, zodat ook deze sectoren in lijn komen met de ambities van het akkoord van Parijs. Het internationale karakter van deze sectoren maakt het lastig om hier als nationale overheden op toe te zien, maar in internationaal verband kan dat wel degelijk. Deze leden pleiten dan ook voor duidelijke doelen- en effectieve middelen voor te schrijven die dat mogelijk maken. Daarvoor is het van belang dat er snel overeenstemming komt over bijvoorbeeld de mogelijkheid om kerosineaccijns te heffen of het gebruik van synthetische brandstoffen voor te schrijven. De leden van de GroenLinks-fractie zijn dan ook tevreden over de initiatieven die de Staatssecretaris van Financiën hiervoor heeft genomen. Is de Minister bereid om in navolging daarvan Europese kwaliteitseisen voor de brandstof van vliegtuigen voor te stellen?

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag zien dat op korte termijn zwavelvrije kerosine de norm wordt en dat er een ingroei van synthetische, CO₂-neutrale brandstoffen zal worden voorgeschreven. Door nu vast te leggen dat er een jaarlijks groeiend bijmengpercentage komt, geven we de brandstofsector investeringszekerheid en de luchtvaartsector een sterke incentive om zuiniger te vliegen.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat voor een beter functioneren van een luchtvaartsector die niet meer groeit, het van groot belang is dat de slotcoördinatie anders wordt georganiseerd. Deze leden zijn van mening dat het oude systeem gebaseerd op grandfather rights niet toekomstbestendig is. Slotmobiliteit is nodig om de markt zijn werk te kunnen laten doen en nationale overheden moeten kunnen meebeslissen over de samenstelling van het netwerk, om te garanderen dat schaarse capaciteit aan slots optimaal wordt ingezet voor de nationale bereikbaarheid. Deze leden vragen de Minister om op Europees niveau steun te zoeken voor een heroriëntatie van de slotcoördinatie.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat er, om op termijn een groter deel van de luchtreizen te kunnen vervangen door treinreizen, grote investeringen moeten worden gedaan in de versterking van het Europese netwerk tussen belangrijke steden. Die opgave overstijgt nationale belangen. Deze leden pleiten voor het ontwikkelen van nachttreincorridors op een aantal grote Noord-Zuid- en Oost-Westassen, waarmee regio's worden verbonden die nu nog zijn aangewezen op het vliegtuig. We hebben bij eerdere langeafstandstrajecten gezien dat niet elke lidstaat of deelstaat binnen een lidstaat evenveel deelt in lusten en lasten bij de aanleg van nieuwe trajecten. Europese regie, bindende afspraken en een eerlijke verdeling van lusten en lasten is daarvoor nodig. Is de Minister bereid zich hiervoor in te zetten?

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de inzet die het kabinet voornemens is te leveren met betrekking tot het vergroenen van de luchtvaart. Hoewel deze leden elke actie om de luchtvaart duurzamer te maken toejuichen, vinden ze de inzet van Nederland magertjes en niet bepaald concreet. Zij zouden graag zien dat Nederland er in de EU veel

nadrukkelijker voor gaat pleiten dat er, middels bilaterale verdragen onder alle lidstaten, een kerosinetaks gaat komen. Dat is in de ogen van deze leden niet alleen eerlijk ten opzichte van andere modaliteiten, maar het is ook een manier om maatschappijen ertoe te bewegen schoner en efficiënter te vliegen en werken. Gelet op eerdere uitspraken van de regering tijdens de vliegtaksconferentie van 20 juni jl., is de Minister het in de ogen van de ze leden aan haar stand verplicht om die scherpe lijn ook zo onder woorden te brengen tijdens de Transportraad. Zij vragen de Minister daarom om dit concrete voorstel in te brengen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie pleiten voor een stevige krimp van de luchtvaartsector. Dit is nodig om binnen de grenzen van klimaat, leefomgeving en veiligheid van mens en dier te blijven. Het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C vraagt het om in te grijpen in de luchtvaartsector. Erkent de Minister dat de internationale luchtvaartsector in zijn huidige koers rechtstreeks afstevent op het niet halen van het doel om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5°C? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de Minister zich keer op keer verschuilt achter ICAO en CORSIA om te verantwoorden waarom zij zelf vrijwel niets doet aan klimaatbeleid voor de luchtvaartsector. Ook in de geannoteerde agenda voor de aankomende Transportraad wordt weer uitgebreid gereflecteerd op de uiteenlopende ambities van verschillende landen. De facto beschrijft de Minister hier het falen van ICAO als entiteit om serieus klimaatbeleid mee te realiseren. Deelt de Minister deze analyse? Het is in de ogen van deze leden hoog tijd dat de Minister stopt zich te verschuilen achter andere landen en haar

groeidoctrine inruilt voor een flinke krimp van de luchtvaartsector. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen op de onverantwoorde voorkeurspositie van de luchtvaartsector in zowel het Nederlandse als het internationale klimaatbeleid. De Minister schrijft terecht dat de huidige, door ICAO gehanteerde langetermijndoelstelling, is gericht op een halvering van de emissies van de internationale luchtvaart in 2050 ten opzichte van 2005. Daar zit echter een groot problematisch punt. Juist tussen 1990 en 2005 groeide de luchtvaart sterk. Het maakt dat de luchtvaartsector totaal niet in lijn loopt met de ambities van andere sectoren, laat staan met een faire bijdrage aan het aanpakken van de klimaatcrisis. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) adviseerde in zijn rapport «Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanvliegroute» om de luchtvaart als «normale bedrijfstak» te gaan behandelen. Wanneer de luchtvaartsector zich, zoals andere normale bedrijfstakken zou moeten verhouden tot de uitstoot in 1990 in plaats van 2005, dan zou deze sector een veel grotere CO₂-reductieopdracht krijgen. Erkent de Minister deze spanning? Is de Minister bereid om tijdens de aankomende Transportraad hier een punt van te maken? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat Nederland zich wil inzetten voor het verbeteren van CORSIA. Dat verbeteringen nodig zijn is echter een heus understatement voor dit geflopte systeem dat er in de kern op neerkomt dat andere sectoren de uitstoot van de luchtvaart moeten compenseren. De broodnodige echte reductie van de uitstoot van broeikasgassen wordt voorlopig niet afgedwongen. Wat gaat de Minister doen om CORSIA dusdanig in te richten dat concrete vermindering van de uitstoot van broeikasgassen daadwerkelijk wordt afgedwongen, in plaats van met een vrijwillig compensatieprogramma en creatief boekhouden waarmee de uitstootstatistieken beter voor de dag komen dan deze daadwerkelijk zijn? Is de Minister bereid om bij haar collega's in Brussel te informeren naar hun aanpak ten opzichte van de impact van «radiative forcing», de extra impact van uitstoot op grote hoogte, die we nog steeds niet terugzien in de Nederlandse uitstootstatistieken? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat Nederland zich vlak voor de zomer als voorvechter van het invoeren van belastingen op onderdelen van de luchtvaartsector presenteerde, waarbij zonneklaar werd dat Nederland niets in de weg staat om bilaterale afspraken te maken. Erkent de Minister dat deze mogelijkheden bestaan? Zo nee, waarom niet? Op welke wijze gaat de Minister tijdens de aankomende Transportraad de gesprekken openen over bilaterale afspraken over het belasten van onderdelen van de luchtvaart? Zijn er naar weten van de Minister al bilaterale afspraken tussen andere landen in de maak?

Scheepvaart

De leden van de VVD-fractie staan positief tegenover de plannen om uitstoot binnen de maritieme sector te verminderen, zeker omdat de Nederlandse maritieme sector op dit gebied al grote slagen heeft gemaakt. Tegelijkertijd zien zij dat verschillende lidstaten achterblijven, zoals de Minister zelf in haar brief ook aangeeft. Kan de Minister specifiek aangeven welke lidstaten momenteel achterblijven met CO₂-reductie binnen de maritieme sector? Welke acties ondernemen deze lidstaten toch om tot CO₂-reductie te komen? Zien zij ook de mogelijkheden om eventueel best practices van onze koplopers als de Rotterdamse haven of de haven van Amsterdam over te nemen? De leden van de D66-fractie lezen dat de Raad eveneens zal spreken over het klimaatbeleid vanuit de invalshoek maritiem. In hoeverre wordt er ook gesproken over schonere brandstoffen? Is de Minister bereid om een kopgroep te vormen met Europese lidstaten die wel verdere maatregelen willen treffen? Is de Minister bereid om met de Noordzeelanden een milieuzone voor de Noordzee op te stellen, waarmee de smerigste schepen worden geweerd?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister of zij van mening is dat de emissiereductiedoelen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een representatief deel vormen van de inspanning om de doelen van het Parijs-akkoord te behalen? En zo ja, zijn deze doelen dan in lijn met de 1,5°C-inspanning of de 2°C-bovengrens? Zo nee, welk °C-scenario hoort er bij de inspanning van de IMO? Kan de Minister verder aangeven waarom de IMO-reductiedoelen zijn vastgesteld ten opzichte van 2008 in plaats van het meer gebruikelijke referentiejaar 1990? Is de Minister bereid zich ervoor in te zetten dat ook de IMO gaat werken met een emissiereductiedoel ten opzichte van referentiejaar 1990? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister toelichten op basis waarvan de voorliggende IMO-reductiedoelen tot stand zijn gekomen? En op welke momenten zal er naar verwachting gekeken worden of aanscherping van de doelen noodzakelijk is?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister verder op welke wijze de genoemde doelen van de IMO worden vastgelegd. Welke mechanismen moeten voorkomen dat bijvoorbeeld (onverwachte) groei van de vloot of het beleid van onwelwillende landen ervoor zorgen dat de reductiedoelstellingen niet gehaald worden? Welke consequenties zijn eraan verbonden als de doelstellingen niet gehaald worden?

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de Minister verder wat de precieze emissiereductie-inzet van Nederland binnen de IMO zal zijn, aangezien de Minister nu slechts stelt dat de inzet van Nederland gericht is op de IMO. Kan de Minister bevestigen dat IMO-besluiten tot stand komen op basis van besluitvorming door de deelnemende landen en Nederland dus een eigenstandige positie moet hebben? Op welk moment wordt de Kamer geïnformeerd en geconsulteerd over de precieze inzet van Nederland voor de reductiestrategie van de IMO, die in 2023 zal worden vastgesteld?

De leden van de Partij voor de Dieren hebben tot slot nog enige vragen over de bredere verduurzaming van de internationale scheepvaart. Op dit moment worden op grote schaal chemicaliën bijgemengd in scheepsbrandstoffen. Is er binnen de IMO aandacht voor de uitstoot van andere stoffen dan CO₂? Is de Minister bereid zich in te spannen voor een ambitieus emissiereductieplan van stoffen die schadelijk zijn voor het milieu en andere broeikasgassen dan CO₂? Zo nee, waarom niet? En is de Minister bereid het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport Stookolie voor zeeschepen van 8 juni 2018 over het bijmengen van gevaarlijke stoffen in scheepsbrandstoffen in te brengen in de relevante commissies van de IMO? Zo nee, waarom niet?

Landtransport

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Clean Vehicles Richtlijn is aangenomen. Welke gevolgen heeft dit voor het huidige wagenpark van Nederland?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister aandacht gaat vragen voor de verbetering van grensoverschrijdende infrastructuur, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Ziet de Minister vorderingen in dit dossier? Zo nee, welke stappen moeten er gezet worden, opdat de comptabiliteit van het spoor in Europa kan worden verbeterd?

De leden van de VVD-fractie constateren tegelijkertijd dat het nog steeds ingewikkeld is om gemakkelijk tickets te bestellen voor internationale reizen op het spoor. Welke stappen zijn er binnen Europa gezet om dit te vergemakkelijken? Zijn er concrete plannen voor gelijke ticketdistributie? Zo ja, wanneer kunnen we die plannen verwachten?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de fiets een prominenter plek krijgt binnen het Europese transportbeleid. Kan de Minister hierover meer uitleg geven? Op welke manier wil de Minister de fiets een prominenter plek geven en hoe gaat de Minister hier aandacht voor vragen in de Raad?

De leden van de CDA-fractie lezen op het gebied van landtransport dat het kabinet op EU-niveau aanstuurt op stimulering van de aanleg van grensoverschrijdende netwerken van laadinfrastructuur en alternatieve tankinfrastructuur. Kan de Minister aangeven hoe het hiermee staat?

De leden van de D66-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat de inzet van Nederland op landtransport is om het aanbod van zero-emissie voertuigen in de EU te vergroten. Aan wat voor beleid en/of actie denkt de Minister hierbij?

De leden van de D66-fractie vragen de Minister inzicht te geven in het krachtenveld bij de inzet van Nederland voor een prominenter plek van de fiets in het Europese transportbeleid.

De leden van de D66-fractie zijn positief over de inzet van de Minister op de ontwikkeling van internationaal spoorvervoer waarbij de nadruk wordt gelegd op een verbetering van de grensoverschrijdende infrastructuur, waarbij ERTMS specifiek wordt benoemd. Welke andere grensoverschrijdende bottlenecks zijn er gedefinieerd en aan welke oplossingen wordt er gedacht? Wordt er ook gesproken over geharmoniseerde verkeersregels voor het internationale treinverkeer?

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat het vooraf inrichten van een internationale Europese dienstregeling ervoor kan zorgen dat op langere stukken en trajecten treinen sneller kunnen doorrijden. Wordt een Europese dienstregeling en/of een Europese spooragenda meegenomen in de discussie over de ontwikkelingen van het internationaal spoorvervoer? Zo ja, wat is hierbij de inzet van de Minister? Zo nee, waarom niet?

Eurovignetrichtlijn

De leden van de VVD-fractie lezen in het verslag van de vergadering van de Transportraad van 6 juni jl. dat er gesproken is over de Eurovignetrichtlijn. Zij vragen wat de stand van zaken is. Hoe zorgt de EU ervoor dat opbrengsten terugvloeien naar de aanleg van infra en dat er minder congestie is? Als dit een nationale bevoegdheid is, hoe wordt dit dan geregeld?

De leden van de CDA-fractie lezen in het verslag dat de Raad een voortgangsverslag besprak over de wijziging van de Eurovignetrichtlijn. Zoals eerder aangegeven steunen deze leden de inzet van de Minister dat het belangrijk is dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprizing in te voeren een nationale aangelegenheid blijft. Kan de Minister aangeven welke lidstaten de lijn van Nederland steunden en of dit een meerderheid van de lidstaten was? Kan de Minister verder verduidelijken hoe het proces rond de Eurovignetrichtlijn verder gaat verlopen?

Passagiersrechten spoorvervoer

De leden van de VVD-fractie constateren dat de passagiersrechten op het internationale spoorvervoer nog steeds niet goed geregeld zijn en dat vooral in de Europese Raad dit dossier vastzit. Kan de Minister een overzicht geven van het huidige speelveld binnen dit dossier? Ziet de Minister mogelijkheden om tot een Raadspositie te komen, zodat de trilogie op dit dossier gestart kunnen worden?

De leden van de CDA-fractie lezen dat bij het voorstel over passagiersrechten bij het spoorvervoer wordt gedacht aan het versterken van de rechten van personen met een handicap of beperkte mobiliteit. Kan de Minister aangeven aan welke versterkingen wordt gedacht?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd over de groeiende aandacht voor de trein en de wederopstanding van de nachttrein. Minder vliegen, en meer trein. Daarvoor moet inderdaad nog veel gebeuren. Aan de kant van de passagiersrechten moet er meer gebeuren dan alleen individuele aansprakelijkheid tussen de ov-aanbieder en de passagier. Deze leden zouden graag zien dat er een overkoepelend recht ontstaat waarbij een passagier die een reis heeft geboekt met aansluiting bij meerdere vervoerders ontzorgd wordt bij problemen en klachten. Met name tijdens de reis zelf, moeten vervoerders met elkaar de verantwoordelijkheid nemen om ervoor te zorgen dat passagiers ook bij gemiste aansluitingen of andere problemen, snel en zonder onnodige obstakels op weg worden geholpen. Het belang van de reiziger om zijn bestemming te bereiken is daarin belangrijker. Deze leden zouden graag zien dat dit recht voor reizigers Europees uitgangspunt wordt.

Luchtruimcapaciteit

De leden van de VVD-fractie zijn eveneens benieuwd naar de voortgang bij het vereenvoudigen van het Europese luchtruim. Wat is de huidige stand van zaken? Hoe beoordeelt de Minister een eventuele brexit binnen dit dossier? Wat doet dit met de casus rondom Gibraltar? Heeft de Minister signalen dat de vereenvoudiging van het Europese luchtruim vergemakkelijkt gaat worden na een eventuele brexit? Zo ja, wat zijn die dan? Welke andere problemen zijn er dan nog binnen dit dossier? Verder willen deze leden weten wat de voortgang is van vergroening van de luchtvaart elders in Europa om zo een gelijk speelveld te krijgen. Hoe staat het met een eventuele Europese tickettaks? Wat zijn de kansen om kerosine te belasten, voordat in Nederland een vliegtaks om de hoek komt kijken? Kan de Minister een overzicht geven van het speelveld rondom dit thema?

Overig

De leden van de VVD-fractie zijn verheugd over de eerdere antwoorden op schriftelijke vragen (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3597) om aandacht te vragen voor de Nederlandse vervoerder van exceptioneel vervoer binnen de Raad om tot verdere harmonisatie te komen binnen de regelgeving met andere Europese lidstaten. Ziet de Minister mogelijkheden om dit onderwerp al tijdens deze Transportraad op de agenda te zetten? Kan de Minister een terugkoppeling geven over het krachtenveld op dit onderwerp en de mogelijke vervolgstappen?

De leden van de CDA-fractie hebben eerder vragen gesteld over de beveiligde truckparkings. Wim van de Camp, voormalig lid van het Europees parlement, heeft er op dit dossier voor gepleit om een uitzondering te maken voor het genieten van de tweewekelijkse 45 uur rust in de cabine op een beveiligde parkeerplaats met goede voorzieningen. Dit voorstel is niet aangenomen. Deze leden ontvangen signalen uit onder andere de transportsector dat dit totaalverbod, dus zonder deze uitzondering, negatieve consequenties zou kunnen hebben. Kan de Minister aangeven hoe de zorg kan worden weggenomen dat er mogelijk onvoldoende alternatieven voorhanden zijn waar zowel de chauffeur buiten de cabine kan rusten als de vrachtwagen veilig kan worden geparkeerd? Kan de Minister aangeven in welke fase de besluitvorming hierover in de Europese Unie is? Kan de Minister verder een update geven van de ontwikkeling van beveiligde truckparkings met voorzieningen? En kan de Minister aangeven of en in hoeverre zij verwacht dat in de toekomst een tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan? Zo ja, wat ziet zij hiervoor als oplossing?