

Vergaderjaar 2015–2016

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 592**

## **BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 april 2016

Graag informeren wij u over de uitkomsten van de informele ministeriële bijeenkomst voor milieu en transportministers, die op 14 en 15 april 2016 onder Nederlands EU-Voorzitterschap plaats vond in Amsterdam. Deze bijeenkomst stond in het teken van slimme en duurzame mobiliteit. Veel lidstaten spraken hun waardering uit voor het samenbrengen van de Europese milieu en transportministers op dit thema. Namens het Nederlandse kabinet waren wij beiden aanwezig. Namens de Europese Commissie woonden Eurocommissaris Bulc (Transport), Vella (Milieu, Maritieme Zaken en Visserij) en Arias Cañete (Klimaat) de bijeenkomst bij. Tevens was, zoals gebruikelijk, vertegenwoordiging van het Europees parlement aanwezig.

De bijeenkomst ging op 14 april van start met een sessie over duurzame mobiliteit (*green mobility*) voor de Europese milieuministers en een sessie over *connected* en automatisch rijden (*smart mobility*) voor de transportministers. De ministers bezochten daarna de Innovatie Expo. Hier gaf de Minister de aftrap voor het *Cycling Festival Europe*. In de namiddag bespraken milieu en transportministers gezamenlijk toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit.

Op 15 april werd de bijeenkomst voortgezet met een gezamenlijke sessie over de emissies van de internationale lucht- en scheepvaart, als vervolg op het klimaatakkoord van Parijs. De transportministers spraken naar aanleiding van recente ontwikkelingen over transport security en tot slot over de implicaties van grenscontroles voor de transportsector.

### ***Connected* and automatisch rijden**

Doel van de sessie was, met het vaststellen van de Verklaring van Amsterdam, een belangrijke stap te zetten in de Europese samenwerking op het gebied van «*connected* and automatisch» rijden. De Verklaring van Amsterdam is in de bijeenkomst positief ontvangen en ontving brede

steun van de lidstaten, Europese Commissie en industrie. Deze verklaring bevat onder meer gezamenlijke doelen en stelt een agenda vast op hoofdlijnen over onderwerpen als regelgeving, privacy en de beveiliging van data. Zowel de Europese Commissie, lidstaten als de industrie hebben hierin een rol. De gehele verklaring is bijgevoegd<sup>1</sup>.

In de discussie onderschreven de lidstaten het belang van samenwerking op thema's als; privacy, aansprakelijkheid, bescherming van data, interoperabiliteit en (de)regulering. De Europese Commissie heeft aangegeven een visie op *connected* and automatisch rijden op te stellen en zich in te zetten de belemmeringen op Europees niveau weg te nemen. Daarnaast vinden veel lidstaten, Europese Commissie en industrie het belangrijk meer grensoverschrijdende testen mogelijk te maken om ervaring op te doen. Waarbij complimenten zijn geuit voor de Nederlandse werkwijze van *learning by doing* en het in het bijzonder het Nederlandse initiatief van de European Truck Platoon Challenge; de eerste grensoverschrijdende proef met platooning trucks. De Europese Commissie gaf aan de Verklaring van Amsterdam mee te nemen naar de G7-vergadering op 26/27 mei 2016 in Japan.

Na het overleg in het Scheepvaartmuseum hebben de Europese Ministers zelfrijdende auto's kunnen ervaren in een rit naar de Innovatie Expo. Autofabrikanten BMW, Audi, Jaguar/Landover, Tesla, Mercedes, Volvo, Renault, Peugeot/Citroën en onderzoeksinstituten Vedecom en TNO/DAVI (Dutch Automated Vehicle Initiative) hebben hier auto's voor beschikbaar gesteld.

### **Transitie naar duurzame mobiliteit**

Het Nederlands Voorzitterschap wilde met deze sessie de Europese milieuministers oproepen om de transitie naar laag- en nul-emissie mobiliteit te versnellen en op te schalen. Deze transitie is van groot belang om de klimaatdoelen van Parijs te halen en biedt daarnaast kansen voor groene groei en het verbeteren van de luchtkwaliteit in Europa.

De belangrijkste conclusies uit het debat waren dat er brede steun is voor deze transitie; de kansen worden volop erkend door de EU lidstaten. Er is consistent en ambitieus beleid nodig op zowel nationaal als Europees niveau. Ook om de benodigde investeringszekerheid voor de private sector te bieden. Daarnaast concludeerde het Voorzitterschap dat er een integrale Europese benadering nodig is omdat elke vervoersvorm om een eigen aanpak vraagt. Scherpere CO<sub>2</sub>-normen voor auto's, het formuleren van CO<sub>2</sub>-normen voor vrachtwagens, de inzet van geavanceerde biobrandstoffen gedurende de transitie en investeringen in infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moeten allemaal deel uitmaken van deze integrale benadering.

De Europese Commissie benadrukte evenals enkele lidstaten dat het vergroten van de efficiëntie en duurzaamheid van het huidige transport-systeem niet voldoende zal zijn om de doelen op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie en luchtkwaliteit te halen. In dit kader is het belangrijk dat technologische innovaties gefaciliteerd worden. Europese fondsen, zoals *Horizon2020* en het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI) kunnen hier een belangrijke rol bij spelen.

In het kader van duurzame mobiliteit gaf de Minister op de Innovatie Expo de aftrap voor het *Cycling Festival Europe*. Vanaf 14 april vinden, in samenwerking met alle Nederlandse ambassades, in alle Europese

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

hoofdsteden talloze fietsactiviteiten plaats. Doel is om in Europa *best practices* uit te wisselen om het fietsen te stimuleren en de fiets te laten zien als deel van de mobiliteitsmix.

De Staatssecretaris tekende op 15 april het Bestuursakkoord Zero Emissie OV, waar verder het IPO, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Stadsregio Amsterdam partij in zijn. Met dit Bestuursakkoord worden vanaf nu stapsgewijs steeds meer elektrische bussen en bussen op waterstof aangeschaft. De energie waar ze op rijden zal in 2030 regionaal en zonder klimaatuitstoot zijn opgewekt. Vanaf 2025 koopt Nederland geen enkele openbaar vervoerbus meer met schadelijke uitstootgassen.

### **Toekomstscenario's voor slimme en duurzame mobiliteit**

In een innovatieve setting verkenden EU transport- en milieuministers gezamenlijk toekomstscenario's voor mobiliteit. Het Voorzitterschap beoogde met deze sessie *smart* en *green mobility* samen te brengen. Het was voor het eerst dat milieu en transportministers op deze manier bij elkaar werden gebracht.

Tijdens de sessie werden (fictieve) filmbeelden getoond hoe mobiliteit er in 2025 en in 2035 uit zou kunnen zien. Ministers werd vervolgens gevraagd naar de drijfveren en obstakels om deze toekomstbeelden te realiseren, en naar de acties die zowel door lidstaten als op EU niveau genomen moeten worden om naar een slim en duurzaam mobiliteitsstelsel in 2035 toe te werken. Nieuwe wetgeving voor en harmonisatie van de ontwikkelingen rondom Intelligente Transport Systemen (ITS) was volgens de aanwezige Ministers een belangrijk element in het toewerken naar het transportsysteem van de toekomst. Als uitdagingen werden het faciliteren van innovatie en het opbouwen van de benodigde infrastructuur vaak genoemd.

In de discussie werd door veel lidstaten en de Europese Commissie benadrukt dat het realiseren van een slim en duurzaam transportsysteem een uitdaging is waar integraal aan moet worden gewerkt door transport- en milieuministers, samen met hun andere collega's. Ook werd onderstreept dat het toekomstige transportsysteem multimodaal moet zijn; naast (zelfrijdende) auto's moeten ook de fiets en het OV er een grote rol in spelen. Het Voorzitterschap gaf aan dat er ruimte moet zijn en blijven voor leren en experimenteren in de praktijk in de vorm van *living labs*.

### **Follow-up COP21: Emissies van de internationale lucht- en scheepvaart**

Europese transport- en milieuministers bespraken in een gezamenlijke sessie de mondiale CO<sub>2</sub>-emissies van de lucht- en scheepvaart. Tijdens COP21 zijn in Parijs mondiale klimaatafspraken gemaakt. Lucht- en scheepvaart zijn nu ieder verantwoordelijk voor ongeveer 2% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Vanwege de verwachte groei in deze sectoren zal de uitstoot zonder aanvullende maatregelen aanzienlijk kunnen stijgen. Het Voorzitterschap kreeg brede waardering dit onderwerp in een gezamenlijke sessie te hebben geagendeerd.

Uit het debat volgde dat de follow-up van het Parijsakkoord vraagt om een mondiale aanpak van de emissies van lucht- en scheepvaart in zowel de *International Civil Aviation Organisation* (ICAO) als de *International Maritime Organisation* (IMO). Dit met het oog op de effectiviteit en de reikwijdte van maatregelen, een gelijk speelveld en het behoud van de Europese concurrentiekracht. Lidstaten steunen een ambitieuze Europese inzet in ICAO en IMO. Ook tekenen zij aan dat Europa om tot mondiale

afspraken te komen goed moet samenwerken met derde landen, ook juist met die landen die nog reserves hebben. Langs diplomatieke weg dient een brug geslagen te worden naar deze landen.

Het Voorzitterschap concludeerde dat een ambitieuze aanpak voor lucht- en scheepvaart is geboden en dat voor het beperken van emissies in de lucht- en scheepvaart volop moet worden ingezet op een succesvolle uitkomst van de onderhandelingen binnen ICAO en IMO. Voor de luchtvaart is het van belang om in ICAO te komen tot een robuust mondiaal marktmechanisme voor CO<sub>2</sub>-emissies. Voor de zeevaart is de ambitie om op korte termijn in IMO een mondiaal verplicht datacollectie-systeem zeker te stellen. Dit is nodig om de weg vrij te maken voor heropening van het debat over verdere maatregelen in de maritieme sector.

### **Transport security**

Mede naar aanleiding van de recente aanslagen in Brussel werd transport security als onderwerp aan de agenda van deze bijeenkomst toegevoegd. Veel lidstaten schaalden de fysieke beveiliging van publieke transportsystemen op.

Deze sessie gaf transportministers de mogelijkheid om hun zorgen te delen over dit onderwerp. Daarnaast was er mogelijkheid tot uitwisseling van kennis en ervaring. Enkele landen gingen in op door hun getroffen aanvullende maatregelen zoals verscherpt toezicht en controle van bagage en personen. Hierbij werd tevens aangegeven dat openbare transportnetwerken en vrij reizen belangrijke verworvenheden zijn in de EU.

De Europese Commissie gaf aan dat transport security een topprioriteit voor hen is en benadrukte hoe belangrijk het is om informatie en *best practices* te delen, ook met derde landen. De Europese Commissie wil dit graag op de agenda houden en vraagt aan de lidstaten welke rol zij kunnen vervullen. Het Voorzitterschap gaf aan bereid te zijn transport security op de agenda te zetten van de Transportraad van 7 juni a.s.

### **Grenscontroles**

Naast de problemen bij Calais staan de laatste maanden ook de passages aan de binnengrenzen van het Schengengebied onder druk vanwege aangescherpte grenscontroles. Een aantal lidstaten heeft namelijk de uitzonderingsclausules uit de Schengengrenscode ingeroepen in verband met de instroom van migranten. Deze sessie gaf lidstaten de gelegenheid in te gaan op de knelpunten voor de transportsector aan de Europese binnengrenzen. De meest gehoorde opvatting was dat het behoud van open grenzen binnen Schengen een wezenlijk onderdeel is van de Europese interne markt en dat hieraan niet al te licht getornd moet worden. Dit sluit aan bij de inbreng die de transportsector middels *position papers* voor deze sessie had aangereikt.

De Europese Commissie gaf aan dat de grenscontroles belemmeringen vormen voor het vrije verkeer van goederen en personen in Schengen. Dit is op korte termijn nadelig voor de transportsector (vooral in het wegvervoer, blijkt uit een analyse van de Europese Commissie) en belemmert op langere termijn het functioneren van de interne markt. De Europese Commissie benadrukte daarom dat zij ernaar streeft om snel terug te keren naar een normale Schengen situatie, met een *roadmap* voor opheffing van de tijdelijke grenscontroles.

Verschillende lidstaten gaven aan waar voor in hun land de knelpunten zaten, zowel aan de binnengrenzen als aan de gemeenschappelijke EU buitengrenzen over land en zee. Zowel lidstaten als de Europese Commissie streven naar een spoedig herstel van Schengen. Het Voorzitterschap gaf tot slot aan dat de inbreng van de transportsector wordt gewaardeerd en bereid te zijn om dit onderwerp op de agenda van de Transportraad van 7 juni 2016 te zetten.

### **Vooruitblik EU-Raden**

De Transportraad vindt plaats op 7 juni a.s. en de Milieuraad op 20 juni a.s.

Beiden Raden vinden plaats te Luxemburg onder Nederlands EU-Voorzitterschap.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma