

Vergaderjaar 2019–2020

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 826**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 juni 2020

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de informele *high-level* videoconferentie met EU-transportministers plaats. Op donderdag 4 juni jl. vond de informele *high-level* videoconferentie met EU-transportministers plaats, die in het teken stond van het digitaal en duurzaam herstel van de transportsector. Tijdens de videoconferentie spraken de EU-transportministers over de korte- en langetermijnoplossingen en -initiatieven die nodig zijn om de transportsector duurzaam te herstellen. Nederland heeft hierbij aandacht gevraagd voor de verklaringen inzake duurzame luchtvaartbrandstoffen en het bevorderen van het internationaal spoorvervoer van passagiers, mede in het licht van de *positon papers* die Nederland heeft opgesteld. Tot slot is aan het einde van de videoconferentie ook vooruitgeblekt op het aankomend Duits voorzitterschap van de Raad van de EU, dat op 1 juli 2020 zal ingaan.

Voorts vindt u bijgaand nadere informatie over het voorstel van de Europese Commissie van 2 juni jl. tot aanpassing van Verordening (EU) 2016/1628 inzake voorschriften m.b.t. emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (NRMM).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## **I. Verslag informele videoconferentie transportministers d.d. 4 juni jl.**

Het Voorzitterschap en de Europese Commissie openen de videoconferentie met de boodschap dat er de laatste weken veel werk is verzet, maar dat er nog steeds uitdagingen zijn op het gebied van transport. De discussie werd daarom vormgegeven via een reflectie op stappen die zowel op korte als langere termijn genomen moeten worden om de transportsector weerbaar en toekomstbestendig te maken. Zowel het Voorzitterschap als de Europees Commissaris voor Transport wezen hierbij op het herstellepakket van de Commissie van 27 mei jl. en het toerisme- en transportpakket van 13 mei jl.<sup>1</sup> Verduurzaming, digitalisering, en het volledig herstellen van de interne markt, zijn hierbij centrale pijlers voor de Commissie. De Commissie sprak daarbij in het bijzonder waardering uit voor de Nederlandse inzet op het gebied van spoor en verduurzaming van de luchtvaart.

### Spoor

Nagenoeg alle lidstaten hebben expliciet hun steun uitgesproken voor de Nederlandse inzet met betrekking tot het Europees agenderen van het internationaal personenvervoer per spoor in het kader van de *Green Deal*. Daarnaast hebben deze lidstaten aangegeven het idee van een platform – waar lidstaten en spoorbedrijven kunnen samenwerken aan de verbetering van internationaal personenvervoer – te verwelkomen en hier actief aan te zullen deelnemen. Deze steunbetuiging weerklonk ook tijdens de videoconferentie, waar vrijwel elke lidstaat aangaf het Nederlands initiatief met waardering en enthousiasme te hebben ontvangen. De lidstaten onderkenden tegelijkertijd dat de potentie van internationaal personenvervoer per spoor op dit moment niet volledig wordt benut. De Commissie gaf daarbij aan dat – met inachtneming van enkele reisrestricties die nog van kracht zijn – het internationaal personenvervoer per spoor voorlopig nog voor een behoorlijke uitdaging staat, nu het gebruik hiervan fors is afgenomen. De lidstaten zien tegelijkertijd ook een kans om nu van de gelegenheid gebruik te maken om de internationale spoorsector op te bouwen personenvervoer per spoor een aantrekkelijke vervoersdienst voor de (Europese) burger moet worden. Nederland, samen met nog enkele andere lidstaten, gaf aan hier een grote rol weggelegd te zien voor digitalisering en verduurzaming als aanjagers voor innovatie. Daarnaast zagen deze lidstaten digitalisering en verduurzaming als stimulansen om de verschillende vervoersdiensten te integreren en beter op elkaar te laten aansluiten, zowel in de stad als op het platteland. De lidstaten lieten tijdens de videoconferentie blijken hier de komende tijd vol op in te willen zetten. De Commissie heeft hierop voorgesteld om 2021 tot «Year of Rail» te benoemen.

### Luchtvaart – stimuleren duurzame luchtvaartbrandstoffen

De Europese Commissie wees erop dat de luchtvaartsector zwaar getroffen is door COVID-19. Alhoewel de lidstaten aangaven dit te betreuren, werd tegelijkertijd duidelijk gemaakt dat dit geen reden moet zijn om de groene transitie van de luchtvaartsector te vertragen. Binnen deze context en in het kader van de kopgroep duurzame luchtvaart riep Nederland tijdens de videoconferentie op in het kader van de *Green Deal* onder andere in te zetten op de invoering van een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen, opdat de luchtvaartsector verder wordt verduurzaamd en de klimaatdoelen kunnen worden

<sup>1</sup> Zie hiervoor de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken van 4 juni jl., Kamerstuk 22 112, nr. 2878

gerealiseerd. Nederland deed dit door middel van een verklaring<sup>2</sup> ondertekend door een aantal andere lidstaten waarin ook wordt opgeroepen meer te investeren in radicale en disruptieve technologieën zoals elektrisch en hybride vliegen. Net zoals dat het geval was bij de verklaring over spoor, kon ook dit initiatief op veel steun rekenen bij de lidstaten, die op hun beurt aangaven dat de Commissie hier het voortouw in moet nemen. Deze oproep vond ook gehoor bij de Commissie, die aangaf tegen het einde van 2020 met een voorstel te zullen komen, waarbij aan dit idee gestalte wordt gegeven. Nederland, net zoals het merendeel van de lidstaten en de Commissie, gaf aan ook graag te willen zien dat de digitaliseringsopgave van de luchtvaartsector wordt versneld. De Commissie benoemde nog eens expliciet dat digitalisering niet alleen een grote rol speelt in de verduurzaming van de sector, maar ook centraal staat in het tweede pakket van de Single European Sky (SES).

### Richtlijnen transport- en toerismepakket

Alle interveniërende lidstaten verwelkomden de richtsnoeren van de Commissie voor het herstel van transport van 13 mei jl. De ministers waren daarbij unaniem dat, voor het volledig herstel van zowel grensoverschrijdend goederen- als personenvervoer, een Europese aanpak cruciaal is. Dit geldt voor alle modaliteiten. Tijdens de videoconferentie benadrukten verschillende ministers het belang van duidelijke communicatie naar burgers en bedrijfsleven over de geldende maatregelen in het transportdomein. Duidelijke afstemming op zowel Europees als regionaal niveau is daarbij van belang.

Ondertussen dienen, zoals ook door Nederland benadrukt, voor het goederenvervoer de richtsnoeren inzake *green lanes* onverminderd van kracht te blijven. Verschillende lidstaten merkten hierbij op dat er direct positieve gevolgen merkbaar zijn bij het opheffen van maatregelen aan de binnengrenzen waartoe zij inmiddels over waren gegaan. Deze lidstaten riepen dan ook op om, wanneer de volksgezondheid dat toelaat, zo snel mogelijk de maatregelen aan de binnengrenzen af te bouwen. Nederland, evenals enkele andere lidstaten, vroeg daarbij specifiek aandacht van de Commissie voor de problemen die niet-Europese zeevarenden ondervinden. Aangezien de lidstaten, door het sluiten van ambassades, slechts beperkte capaciteit hebben om de benodigde visa af te leveren voor deze bemanningsleden, ondervinden deze momenteel grote problemen bij het van boord gaan in Europa.

### Herstelpakket

Tijdens de videoconferentie gaven vrijwel alle lidstaten aan de in het herstel- pakket van 27 mei jl. uiteengezette prioriteiten op het gebied van transport te kunnen steunen. De lidstaten onderschreven de boodschap van de Commissie dat digitalisering en verduurzaming van belang zijn om de transportsector toekomstbestendig te maken. Bovendien stelt dit Europa in staat om op het gebied van transport en logistiek wereldwijd een koploper te zijn.

Voor deze transitie deden de lidstaten een groot aantal voorstellen. Veel aandacht ging uit naar het TEN-T-netwerk, waarbij lidstaten pleitten voor snelle voltooiing daarvan. Hierbij dient bovendien aandacht te zijn voor een versnelde en brede uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen om elektrisch vervoer te stimuleren. Voorts benadrukten meerdere lidstaten het belang van een *modal shift* van

<sup>2</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/documents/publications/2020/06/04/joint-statement-on-sustainable-aviation>

wegvervoer naar spoor en de binnenvaart. Ten slotte werden ook striktere CO<sub>2</sub>-normen voor personenvoertuigen en busjes, het gebruik van walstroom in de scheepvaart, en het stimuleren van de fiets in Europese programma's en beleid aangehaald. In het kader van digitalisering benadrukten vrijwel alle lidstaten, inclusief Nederland, het belang van digitalisering binnen alle modaliteiten. Als voorbeelden werden o.a. genoemd het stimuleren van de digitale vrachtbrief en de mogelijkheid om tussen modaliteiten data-uitwisseling mogelijk te maken, wat bijvoorbeeld bij de overslag van goederen belangrijk kan zijn.

#### Duitse voorzitterschap

Duitsland kreeg aan het einde van de videoconferentie de gelegenheid om de prioriteiten van het aankomende Duitse voorzitterschap uiteen te zetten. Op het gebied van transport zal Duitsland de ingezette lijn voor digitalisering en verduurzaming via de *Green Deal* volgen. Hierbij zal men onder andere inzetten op verdere ontwikkeling van de herstelplannen, het versterken van grensoverschrijdend goederen- en passagiersvervoer per spoor, en het stimuleren van alternatieve brandstoffen in de luchtvaart. Verder zal Duitsland inzetten op het verder brengen van de Eurovignet-richtlijn, het *Single European Sky* dossier, en het voorstel voor het stroomlijnen van het TEN-T-netwerk.

Het Duitse voorzitterschap beoogt daarbij een (digitale) Transportraad te organiseren op 28 september en een op 8 december, evenals een informele bijeenkomst van EU-transportministers op 29 en 30 oktober.

## **II. Voorstel tot aanpassing van de NRMM-Verordening i.v.m. COVID-19**

De Commissie heeft op 2 juni jl. een voorstel gedaan tot aanpassing van Verordening (EU) 2016/1628 inzake voorschriften m.b.t. emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (NRMM). Het voorstel gaat om het aanpassen van de overgangsbepalingen in deze Verordening om de gevolgen van de COVID-19-crisis aan te pakken.

De NRMM stelt emissie-eisen vast van verschillende «non-road» mobiele machines, zoals mobiele werktuigen, kranen, constructiemachines, grasmaaiers, en binnenvaartschepen. Deze verschillende machines zijn op hun beurt weer verdeeld in verschillende categorieën v.w.b. motoren. Eisen worden hierbij gesteld aan verschillende luchtmissies, stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), fijnstof (PM), koolstofmonoxide (CO) en koolwaterstoffen (HC).

Lidstaten krijgen met de voorliggende aanpassing de mogelijkheid om de certificatie van deze overgangsmotoren met 12 maanden te verlengen. Hierdoor schuiven eveneens de termijnen van de overgangsbepalingen met 12 maanden op. Het in de Verordening genoemde aantal van 40.000 overgangsmotoren is strikt beperkt voor de gehele EU. Daardoor is het uitgesloten om extra overgangsmotoren in te bouwen. Kortom, het aantal motoren neemt niet toe door het gestelde maximum. De tijd waarin ze gebruikt worden, schuift mogelijk wel op door de verlenging.

Nederland heeft in Raadskader gepleit voor opname van motoren  $\geq 300$  KW voor de binnenvaart. Immers, ondanks dat deze motoren nog ruimer de tijd hebben om geleverd te worden, wordt het op de markt brengen van binnenvaartschepen alsnog bemoeilijkt doordat de casco's waarin deze geplaatst worden, door de COVID-19 crisis naar verwachting

niet voor die tijd beschikbaar zijn. Verder heeft Nederland gepleit voor het omzetten van de volledige verlenging van 12 maanden, naar een verlenging van zes maanden met een automatische verlenging na zes maanden, mits daar aanleiding toe is. Hiermee wordt flexibiliteit toegepast om de eventuele tweede zes maanden te herzien, maar zijn er ook voldoende waarborgen dat – wanneer dat wenselijk zou zijn vanuit de gevolgen van COVID-19 – de verlenging in totaal 12 maanden zal gelden. Beide voorstellen van Nederland konden echter op onvoldoende steun rekenen in Raadskader om opgenomen te worden. Nederland kon derhalve niet instemmen met het uiteindelijke Raadsakkoord.

Momenteel lopen de onderhandelingen met het Europees parlement. Het is nog onduidelijk of hierdoor verdere wijzigingen in het voorstel worden doorgevoerd. Uw Kamer zal over de uiteindelijke uitkomst zoals te doen gebruikelijk nader worden geïnformeerd.