

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 754

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 maart 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 11 maart 2019 over de geannoteerde agenda informele bijeenkomst van Transportministers op 27 maart 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 752).

De vragen en opmerkingen zijn op 13 maart 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 20 maart 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Algemeen

Vraag 1

De leden van de VVD-fractie lezen in de brief met de geannoteerde agenda (Kamerstuk 21 501-33, nr. 752) dat er weinig bekend is over de inhoud en besprekpunten van de bijeenkomst en dat er geen zaken ter besluitvorming voorliggen. Deze leden vragen waarom we er dan naartoe gaan.

Bij iedere (informele) Transportraad wordt er afgewogen in hoeverre het gewenst is dat Nederland wordt vertegenwoordigd op ministerieel niveau. In principe is daarbij aanwezigheid op ministerieel niveau het uitgangspunt gegeven het belang van de Raden in het Europese (wetgevings-)proces. Indien door omstandigheden dit niet nodig, mogelijk of wenselijk is, zal Nederland hoogambtelijk worden vervangen.

Nederland zal tijdens de informele Transportraad in Boekarest van 26 en 27 maart op hoogambtelijk niveau aanwezig zijn.

Vraag 2

De leden van de VVD-fractie vragen welke bedreigingen vanuit een verschuiving van modaliteit en regio's de Minister ziet. 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?

China investeert sinds enkele jaren in infrastructuur in Zuid- en Oost-Europa. Het meest bekende voorbeeld is de inzet in de haven van Piraeus. Tot nu toe is de invloed van de groei van de haven van Piraeus en de andere investeringen voor Nederland beperkt. Voor de toekomst kennen deze investeringen zowel kansen als bedreigingen voor Nederland. Enerzijds zouden overslagvolumes en bedrijven weg kunnen trekken uit bijvoorbeeld Rotterdam (w.o. Europese distributiecentra). Anderzijds zorgt de haven van Piraeus voor mogelijk economische groei in de regio en ontwikkeling van andere modaliteiten, wat mogelijk indirect kansen kan opleveren. Het is daarom van belang dat Nederland zich blijft ontwikkelen en positioneren als logistieke *hotspot* in Europa om eventuele vruchten te plukken van dergelijke ontwikkelingen, alsmede om de concurrentie van andere Europese regio's voor te blijven.

Het mededingingsrecht beschermt de Europese interne markt tegen marktverstoringen door bedrijven actief in de EU. De EU beschermt de interne markt ook tegen verstoringen door overheden in de EU en tegen verstoringen van buiten de EU. Zo zijn er uitgebreide regels omtrent oneigenlijke staatssteun en Europese aanbestedingen. Daarnaast zal per april 2019 een Verordening in werking treden die toeziet op een samenwerkingsmechanisme en raamwerk voor toetsing door individuele lidstaten van buitenlandse investeringen aan nationale veiligheidsbelangen of de openbare orde. Sturing van staatswege van investeringen kan meegewogen worden.

De Europese Commissie en de hoge vertegenwoordiger van de Unie voor buitenlandse zaken en veiligheidsbeleid brachten op 12 maart jl. een gezamenlijke Mededeling uit met een strategische visie op de EU-China-relatie. De concrete acties die in de Mededeling worden geformuleerd, houden verband met de betrekkingen met China, maar een aantal acties houdt ook verband met de algemene concurrentiepositie en veiligheid van de EU. Uw Kamer zal nader over deze gezamenlijke Mededeling worden geïnformeerd via de geannoteerde agenda voor de Europese Raad.

Verkeersveiligheid

Vraag 3

De leden van de VVD-fractie vragen of de Europese aanpak voor minder verkeersdoden en gewonden aansluit bij het Nederlandse strategische plan verkeersveiligheid. 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 Europese aanpak voor minder verkeersdoden sluit nauw aan bij het Nederlandse Strategisch Plan Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 639). Net zoals Europa willen wij vooral de risico's in kaart brengen en gebruiken als indicator voor de verkeersveiligheids-maatregelen. We delen de ambitie om tot nul verkeersdoden te komen. De Europese aanpak versterkt daarmee de Nederlandse aanpak.

Met betrekking tot de nieuwe veiligheidssystemen kan ik het volgende aangeven: Auto's worden gelukkig steeds veiliger, mede door de ontwikkeling van veiligheidssystemen die al lange tijd aan de gang is. Deze systemen worden bijna altijd eerst vrijwillig aangeboden en zijn dan dus optioneel. Na de introductie (vaak in het hogere segment) worden die systemen aangeboden in de goedkopere voertuigen. Dat is onderdeel van de marktwerking en de verkoopstrategie van de aanbieder/producent. Als deze systemen aantoonbaar een significant effect op verkeersveiligheid hebben, kan de Commissie besluiten om systemen te verplichten. Overigens zijn de meerkosten van de verplichte systemen beperkt. Er worden geen substantiële stijgingen van de voertuigverkoopprijzen verwacht op middellange en lange termijn. Voertuiggebruikers kunnen echter hogere reparatiekosten ervaren vanwege de toegenomen complexiteit van de systemen.

Vraag 4

De leden van de CDA-fractie vragen of de Minister aan kan geven hoe wordt geborgd dat de mens centraal blijft staan bij ethische dilemma's rond kunstmatige intelligentie m.b.t. auto's? Zullen ethische randvoorwaarden en juridische verantwoordelijkheden hiervoor 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 het punt verkeersveiligheid tijdens de informele Transportraad?

Nederland stelt zich op het standpunt dat de ethische vraagstukken van groot belang zijn en een belangrijke rol spelen in een veilige ontwikkeling van voertuigen, zeker nu kunstmatige intelligentie en software een steeds grotere rol speelt en gaat spelen in voertuigen.

Ik ben graag bereid om het belang van ethische randvoorwaarden en de juridische verantwoordelijkheden bij de transportraad onder de aandacht te brengen. Daarbij wil ik dat de maatschappelijke belangen goed worden geborgd: dat de wetten wordt nageleefd, dat het voertuig voorspelbaar gedrag vertoont in het verkeer en veilig en verantwoord kan omgaan met andere verkeersdeelnemers.

Vraag 5

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). De leden zijn benieuwd naar de stand van zaken hiervan en hoe de reacties uit andere lidstaten tot nu toe zijn hierop.

Zoals toegezegd in het AO strategisch plan verkeersveiligheid (SPV) van 30 januari jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 672) zal ik uw Kamer voor het AO van 12 juni 2019 informeren welke regelgeving in andere Europese lidstaten voor lichte gemotoriseerde voertuigen geldt. De discussie hierover in Europa is gestart en mijn ambitie is zeker om dit Europees te regelen.

Ik constateer wel dat verschillende lidstaten anders tegen deze voertuigen aankijken: sommige lidstaten vinden ze gevaarlijk, andere lidstaten willen ze – alleen voor persoonlijke mobiliteit – wel toestaan. Ook de Commissie heeft nog geen besluit genomen over de vraag of en hoe hierover Europese regels moeten komen. De Commissie heeft toegezegd dit punt in de volgende *High Level Group* wederom te agenderen.

Vraag 6

Verder zijn deze leden benieuwd hoe de Minister aankijkt tegen het recent bereikte akkoord met het Europees parlement over de richtlijn verkeersveiligheid weginfrastructuur. Kunnen landen zelf de wegen aanwijzen waar verplichte toepassing van deze richtlijn geldt?

Ik ben tevreden met de uitkomst. Met het bereikte akkoord wordt de werkingssfeer van de richtlijn uitgebreid. Daardoor kan deze meer veiligheidseffecten bereiken, zonder de disproportionele aspecten van de initiële voorstellen. Die disproportionele aspecten betroffen o.a. de toepassing op kleine delen van de wegnetten van een groot aantal gemeenten en gedetailleerde procedurele voorschriften.

De richtlijn gaat in ieder geval gelden op alle autosnelwegen en van de categorie direct daaronder, wat concreet in Nederland de autowegen betekent. Daarnaast zijn wegbeheerders vrij om aanvullende wegen aan te wijzen waar zij de procedures uit de richtlijn toepassen. Rijkswaterstaat heeft dat eerder al gedaan door de richtlijn toe te passen op het gehele rijkswegennet, terwijl toepassing alleen verplicht was op de wegen die tot het TEN-T-netwerk behoren.

Multimodaliteit

Vraag 7

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?

Sinds de start in 2011 zijn meer dan 200 Green Deals getekend. Daarvan hebben meerdere green deals betrekking op het vergroenen van de mobiliteit. Hierbij kan gedacht worden aan de Green Deal Autodelen II, Green Deal Duurzame Logistiek in de Bouw, Green Deal Het Nieuwe Draaien, de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek en de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, waarover thans wordt gesproken tussen Rijk en sector. Voor een compleet overzicht verwijs ik naar www.green-deals.nl. Het karakter van de green deals is dat partijen op vrijwillige basis onderling afspraken maken. Voor de rijksoverheid gaat het dan bijvoorbeeld om afspraken over het wegnemen van belemmeringen in wet- en

regelgeving, zorgen voor goede informatievoorziening en bijdragen aan optimale samenwerkingsverbanden. In green deals worden geen financiële afspraken gemaakt of financiële middelen vanuit de rijks-overheid aan medeondertekenaars beschikbaar gesteld.

EU-langetermijnstrategie voor klimaat

Vraag 8 + 9 + 10

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken om te komen tot Europese afspraken over een belasting op luchtvaart en hoeveel draagvlak hiervoor is bij andere landen. De leden van de GroenLinks-fractie vragen naar de inspanningen van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat om tot Europees draagvlak te komen. De leden van de VVD-fractie en PVV-fractie vragen naar de economische gevolgen van een belasting op luchtvaart.

De inspanningen van het kabinet zijn er nu vooral op gericht om dit thema op de agenda te krijgen van de nieuwe Europese Commissie. Verschillende landen steunen ons hierin. Zeven EU-lidstaten hebben zelf ook al een vorm van een belasting op luchtvaart. De Staatssecretaris van Financiën heeft tijdens de Raad Economische en Financiële Zaken (EcoFin) van 12 februari 2019 (Kamerstuk 21 501-07, nrs. 1576 en 1579) het onderwerp geagendeerd en gepleit voor verdere bespreking hiervan tijdens de informele EcoFin van 5–6 april aanstaande. Of het onderwerp daadwerkelijk op de informele EcoFin wordt besproken, is afhankelijk van het Roemeens voorzitterschap. Dit initiatief is opgevolgd door België dat – onder verwijzing naar het Nederlandse initiatief – tijdens de Milieuraad van 5 maart 2019 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 759) heeft gepleit voor het Europees belasten van de luchtvaart en voor agendering van dit punt tijdens de Milieuraad van 26 juni aanstaande. De Minister van EZK en Staatssecretaris van IenW waren hierbij aanwezig en hebben het Belgische pleidooi ondersteund. De voor infrastructuur en klimaat verantwoordelijke bewindspersonen bespreken een belasting op luchtvaart waar dit geëigend is in Europees verband. De Staatssecretaris van Financiën zal verder – in samenwerking met de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Economische Zaken en Klimaat en Buitenlandse zaken – op 20 en 21 juni 2019 een internationale conferentie organiseren over «*carbon pricing and aviation taxes*».

De mogelijke economische en duurzaamheidseffecten van verschillende varianten van een belasting op luchtvaart zijn in opdracht van het Ministerie van Financiën in kaart gebracht. Hierover bent u door de Staatssecretaris van Financiën geïnformeerd via de Kamerbrief Fiscale vergroening van 29 juni 2018 (Kamerstuk 32 140, nr. 47). Momenteel vindt aanvullend onderzoek plaats naar extra varianten van een belasting.

Vraag 11

De leden van de GroenLinks-fractie vragen om concrete maatregelen om de klimaatschadelijke emissies van de luchtvaartsector terug te dringen in lijn met de klimaatdoelstellingen van Parijs.

Op 4 april a.s. vindt het algemeen overleg Duurzame Luchtvaart plaats. Hieraan voorafgaand zal ik uw Kamer schriftelijk informeren over het klimaatbeleid voor de luchtvaart. Daarin zal ik aandacht besteden aan klimaatmaatregelen, de verschillende niveaus waarop deze genomen worden én aan de relatie met de klimaatdoelstellingen van Parijs.

Vraag 12

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.

Het verbeteren en verduurzamen van het reisproduct op de middellange afstand vraagt in den brede om een hernieuwde Europese aanpak op het gebied van de internationale trein. Een dergelijke aanpak is dan ook een van onze speerpunten voor de (nieuwe) Europese Commissie. Het verbeteren van het netwerk van nachttreinen in Europa wordt hierin meegenomen.

Vraag 13

De leden van de VVD-fractie vragen waar de Nederlandse ambitie vandaan komt om ruim 2 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 concurrerder en aantrekkelijker geworden, terwijl de luchtvaart wel weet wat klanten nodig hebben? Waarom denkt u dat de trein kan concurreren met de huidige niveaus van service? Wat kan de NS leren van luchtvaartmaatschappijen en waarom lukt ze dat nog niet?

De reiziger maakt een keuze op basis van reistijd/frequentie, prijs en comfort. Met het verbeteren van het internationale spoorproduct via deze drie pijlers, zoals ook toegelicht in de betreffende brieven (Kamerstuk 29 984, nrs. 783 en 813), worden de keuzemogelijkheden voor de reiziger op de middellange afstand juist verbeterd en uitgebreid. Daarbij kijken we ook expliciet samen met de spoor- en luchtvaartsector op welke wijze we de luchtvaart en het spoor dichterbij elkaar kunnen brengen om zo van elkaar te leren en de reiziger ook echt een keuze te bieden. Met alle inzet op dit dossier is het de verwachting dat vanaf 2025 zo'n 2 miljoen extra reizigers zelf kiezen voor dit product, al dan niet in plaats van auto, vliegtuig of niet reizen.

Vraag 14

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister in Europa het gesprek kan aangaan hoe landen of de EU juridische of bestuurlijke middelen kan ontwikkelen die meer sturing mogelijk maken om kortefstandvluchten op te heffen? Is de Minister bereid dit onderwerp te agenderen?

Beste praktijken, zoals de snelle verbinding tussen Brussel en Parijs en sinds kort ook tussen Berlijn en München, laten zien dat wanneer een aantrekkelijk treinproduct wordt aangeboden, het aantal vluchten tussen de betreffende steden al snel afneemt. Daarom werken wij ook aan het verbeteren van het internationale treinproduct en daarnaast aan het dichterbij elkaar brengen van het trein- en luchtvaartproduct. Conform de motie van het lid Kröger¹ zetten we in de gesprekken met de spoor- en luchtvaartsector in op afspraken over het uitfaseren van lijnvluchten op de bestemmingen waar de situatie zich daartoe leent. Ik wil hierbij benadrukken dat het minderen of schrappen van dit soort vluchten door de luchtvaartmaatschappijen zelf gedaan moet worden. Bij mijn Europese collega's wil ik onze aanpak graag delen en bezien of ook in andere landen op een aantal kansrijke bestemmingen een dergelijke koppeling kan worden gemaakt.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 824.

Vraag 15

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?

Er liggen kansen voor onze goederencorridors. In de verordening voor de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN's) zijn de hoofdverbindingen van Europa in kaarten vastgelegd, het zogenoemde TEN-T kernnetwerk. Tevens zijn de technische vereisten opgenomen waar dit netwerk aan moet gaan voldoen. Het netwerk in Nederland is vrij uitgebreid gezien het belang van onze zeehavens en luchthavens voor het hele Noordwest-Europese netwerk. Onze goederencorridors maken onderdeel uit van een aantal Europese kerncorridors, namelijk de Rijn-Alpen, de Noordzee – Middellandse Zee en de Noordzee – Baltische Zee.

Vanuit de Connecting Europe Facility (CEF) worden middelen ingezet om het TEN-T netwerk te ontwikkelen en te laten voldoen aan de technische vereisten. Het gaat daarbij om infrastructuur, maar ook om projecten op het gebied van veiligheid, digitalisering, verduurzaming en multimodaliteit. Nederlandse projecteigenaren (rijksoverheid, medeoverheden, bedrijven) zullen ook in de periode 2021–2027 mee kunnen dingen naar subsidies uit de CEF. De hoogte van de CEF in de volgende periode is nog onderwerp van gesprek in de onderhandelingen over het nieuwe meerjarige financiële kader.

Vraag 16

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?

Nederland heeft als transportland een groot belang in de ontwikkeling van een aaneengesloten Europees transportnetwerk dat veilig, digitaal en duurzaam is. Het zijn de achterlandverbindingen van de Mainport Nederland. In de TEN-T verordening zijn technische vereisten vastgelegd waar lidstaten aan moeten gaan voldoen. Nederlandse transportondernemingen en burgers hebben daar als gebruiker van het netwerk een direct belang bij. De middelen uit de CEF worden ingezet om dat netwerk te realiseren. Ook Nederlandse projecteigenaren krijgen daar een bijdrage uit.

Vraag 17

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?

In de volgende programmaperiode voor de CEF, 2021–2027, zal – ook ten behoeve van geautomatiseerde voertuigen – worden ingezet op de realisatie van 5G-netwerken langs de Europese transportcorridors. Dit kan kansen opleveren voor de uitrol van grensoverschrijdende 5G-projecten tussen Nederland en bijvoorbeeld België en/of Duitsland. Het is uitein-

delijk wel aan de marktpartijen om te bepalen of men gebruik wil maken van het CEF-fonds, in aanvulling op de private investeringen in 5G-netwerken. Binnen de transportpijler van de CEF zullen bovendien meer middelen vrij gemaakt gaan worden voor de digitalisering van de transportsystemen (lucht, weg, vaart en spoor). U kunt daarbij denken aan de nieuwe beveiligingssystemen voor het spoor, ERTMS, en het programma voor het gezamenlijke Europees luchtruim, SESAR.

Voor wat betreft de toepassing van 5G in het kader van mobiliteit wordt niet enkel gerekend op de kansen die CEF voor Nederland kan bieden. Die kansen proberen we ook zelf actief te creëren. Zo heeft het Ministerie van I&W in samenwerking met het Ministerie van EZK en met Rijkswaterstaat eind 2018 een marktconsultatie gepubliceerd rond 5G in de context van mobiliteit. De verwerking van de opgehaalde resultaten loopt volop. Op basis van deze inzichten zullen IenW, EZK en RWS samen een *roadmap* opstellen die beschrijft hoe we als overheid de komende jaren het gebruik van 5G voor mobiliteitstoepassingen (waaronder geautomatiseerde voertuigen) in Nederland aan zullen jagen.

Vraag 18

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.

In het kader van TEN-T/CEF pleit Nederland al jaren voor meer aandacht voor een veilig, slim en duurzaam transportnetwerk. De realisatie van laad- en tankinfrastructuur voor duurzame brandstoffen is ook een technisch vereiste in de TEN-T verordening. In de huidige CEF-periode zijn Nederlandse partijen betrokken bij circa 13 projecten op het gebied van elektrisch rijden, bussen/vrachtwagens op waterstof en LNG in de scheepvaart. In de komende CEF-programmaperiode zal een aanzienlijk groter deel van het budget worden ingezet voor verduurzaming van het transportnetwerk. Binnen de pijler voor CEF-energie zullen bovendien meer middelen worden vrijgemaakt voor de energietransitie.