

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-08

Milieuraad

Nr. 746

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 november 2018

Op 29 en 30 oktober vond onder Oostenrijks voorzitterschap te Graz de gecombineerde informele bijeenkomst plaats van Ministers verantwoordelijk voor milieu en voor transport. Gelet op de onderwerpen die ter tafel kwamen, informeer ik u mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Op 29 oktober spraken de Ministers van transport over de zomer- en wintertijd. In Nederland ligt de verantwoordelijkheid voor dit dossier bij de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De milieuministers spraken over de toekomst van het Europese milieubeleid. Op 30 oktober vond de gecombineerde bijeenkomst van de milieu en transportministers plaats. Zij spraken over CO₂-emissiereductie en transitie in het transportdomein. Ten slotte spraken de transportministers over het belang van verkeersveiligheid.

Zomer/wintertijd

Tijdens de informele bijeenkomst hebben de lidstaten gereflecteerd op het voorstel van de Europese Commissie over het afschaffen van het halfjaarlijks verzetten van de tijd aan de hand van drie vragen:

- is er steun voor het afschaffen van het halfjaarlijks verzetten van de tijd?
- op welke termijn is implementatie hiervan haalbaar?
- Welke wijze zien de lidstaten als beste manier om tot een geharmoniseerde en gecoördineerde aanpak te komen?

De Nederlandse inzet is conform het BNC-fiche ingebracht. Nederland hecht aan voldoende tijd voor consultatie en internationale afstemming om tot een zoveel mogelijk geharmoniseerde aanpak te komen. Daarbij ziet Nederland drie opties: het huidige systeem, «permanente wintertijd» en «permanente zomertijd». Pas als hierover overeenstemming is, is

besluitvorming mogelijk. Besluitvorming in de Transportraad van 3 december is volgens Nederland te vroeg. Nederland heeft de Commissie uitgenodigd om een impact assessment uit te voeren.

Vrijwel alle lidstaten gaven aan nog bezig te zijn met consultatie en nog geen definitief standpunt te hebben. Daarbij gaven de lidstaten aan meer tijd nodig te hebben voor consultatie, het in kaart brengen van de gevolgen en de afstemming met buurlanden. Er is veel steun voor het voorstel van het Oostenrijks voorzitterschap om de inwerkingtreding te verzetten naar 1 april 2021 (in plaats van 1 april 2019), met het oog op een goede implementatie.

Alle lidstaten zijn tegen het ontstaan van een zogenaamde «lappendeken» met een inconsistente indeling van de tijdzones in Europa. Daarom pleiten lidstaten ervoor dat pas een besluit wordt genomen over het Commissie-voorstel als duidelijk is wat er in de plaats komt van het huidige systeem. Het Oostenrijks voorzitterschap steunt dit. Ten slotte hebben veel lidstaten aangedrongen op een impact assessment. De Europese Commissie vindt echter dat er genoeg onderzoek ligt.

Toekomst van het milieubeleid

Het voorzitterschap organiseerde een debat met de milieuministers over de toekomst van het milieubeleid en een toekomstgericht klimaatbeleid. Gesproken werd over het milieuoactieprogramma (MAP), de samenhang met het Europees klimaatbeleid en het belang van het verminderen van kunststoffen. Het Voorzitterschap benadrukte dat klimaat een van zijn prioriteiten is en hand in hand dient te gaan met het Europees milieubeleid. Het huidige MAP, het 7^e inmiddels, bestrijkt de periode van 2014 tot 2020 en loopt nu bijna ten einde. Om tot een duurzame economie te komen, is een discussie over de prioriteiten voor het Europese milieubeleid voor de periode na 2020 van belang.

De meeste lidstaten benadrukten het belang van een nieuwe MAP en een verdere integratie van milieudoelen en klimaat daarbinnen. Lidstaten benadrukten het belang van een holistische benadering waarin opgenomen thema's als: circulaire economie, biodiversiteit, verbeteren van de governance en klimaat. Maar ook nieuwe thema's zoals innovatie, digitalisering en duurzame financiering. Meerdere lidstaten benadrukten het belang van meer concrete verplichtingen en, het belangrijkste, meetbare doelstellingen voor Europa. Gememoreerd werd aan de besluitvorming in het Europees Parlement inzake kunststoffen voor eenmalig gebruik. Het voorzitterschap gaf aan dat het zich hard inzet om ervoor te zorgen dat de lidstaten een akkoord bereiken. De Commissie ziet goede redenen voor een nieuw MAP, maar laat het besluit daarover aan de nieuwe Commissie.

Gecombineerde bijeenkomst

De milieu en transportministers spraken gezamenlijk over het thema CO₂-reductie en de transitie in het transportdomein. De Oostenrijkse Ministers gaven aan dat de aanpak van de klimaatproblematiek enkel mogelijk is in samenhang met een duurzaam transportbeleid. Voorafgaande aan de bijeenkomst werd door het voorzitterschap gewerkt aan de verklaring van Graz. In deze verklaring van het Oostenrijks voorzitterschap worden de lidstaten en de Commissie opgeroepen om snel maatregelen door te voeren op het gebied van schone mobiliteit en daarmee te werken aan een duurzaam en gezond leven voor burgers in steden en regio's. Volgens de verklaring kunnen de Europese klimaatdoelstellingen voor 2030 en de lange termijnvisie 2050, in overeenstemming met het akkoord van Parijs, alleen worden bereikt door middel van politieke maatregelen,

financiering en een sterke governance. Dit vereist een holistische benadering van het transportbeleid. In deze context drongen de Ministers er bij de Europese Commissie op aan te streven naar een holistische aanpak die bestaat uit een uitgebreide strategie voor schone, veilige, toegankelijke en betaalbare mobiliteit, een toename in innovatie en concurrentievermogen en sociale inclusie in Europa. De Ministers verzochten de Commissie tevens om daartoe in 2021 met een uitgebreide strategie en een routekaart te komen. Nederland heeft tijdens de gecombineerde bijeenkomst expliciete steun uitgesproken voor de ambitieuze en integrale aanpak van het Oostenrijks voorzitterschap. Op het gebied van duurzame mobiliteit zet Nederland nationaal, Europees en internationaal in op de transitie naar nul emissiemobiliteit. Nederland heeft, mede in het kader van deze transitie en de monitoring van de effecten van de verklaring uit 2016 «Rail freight corridors to boost international freight», het belang opgemerkt van de verdere ontwikkeling van de spoorgoederencorridors. Tevens brak Nederland een lans voor het belang van de fiets als onderdeel van een duurzaam integraal Europees transportbeleid. De Commissie en het voorzitterschap deden een oproep aan de lidstaten om tijdens de Raden in december voortgang te boeken op een aantal dossiers, waaronder die voor de richtlijn schone voertuigen.

Verkeersveiligheid

Het voorzitterschap organiseerde voor de Ministers van transport een debat over de verbetering van de verkeersveiligheid in de Europese Unie. Daarbij werd telkens gewerkt met drie invalshoeken; menselijke factoren, voertuigen en infrastructuur. Meer dan de helft van de EU-lidstaten is bezig met een nationaal verkeersveiligheidsprogramma's; 70% van de daarin opgenomen maatregelen zullen worden doorgevoerd in de komende tien jaar. De belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen zijn een te hoge snelheid, onoplettendheid in het verkeer en misbruik van alcohol en drugs. De voorzitter maakte van de gelegenheid gebruik om de nieuwe Oostenrijkse campagne over verkeersveiligheid en drugs te presenteren.

De Commissie deed een indringend beroep aan de lidstaten om te werken aan verkeersveiligheid. Het derde mobiliteitspakket bevat tal van maatregelen bedoeld om de veiligheidsvoorzieningen in voertuigen te verbeteren. De Commissaris adviseerde de transportministers om Europese maatregelen ook toe te passen op het nationale wegennetwerk omdat gemiddeld 39% van alle dodelijke ongevallen in Europa gebeuren op deze wegen.

Vele lidstaten zijn van mening dat naast de klassieke maatregelen, geautomatiseerd rijden grote mogelijkheden biedt om het aantal ongevallen te verminderen. Nederland onderstreepte het belang van een gecombineerde Europees-nationale aanpak. Die aanpak is complex omdat het de inzet vergt van veel overheden, stakeholders en disciplines. Nederland onderstreepte nogmaals het belang voor aanvullende maatregelen voor de meest kwetsbaren in het verkeer, fietsers en voetganger. Deze boodschap werd onderschreven door de Commissaris.

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