

Vergaderjaar 2018–2019

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 778**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 23 september 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 3 september 2019 over de geannoteerde agenda Transportraad 20 september 2019 te Brussel (Kamerstuk 21 501-33, nr. 775) en over de brief van 20 juni 2019 over het verslag van de Transportraad van 6 juni 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 768).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 september 2019 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 11 september 2019 zijn de vragen door de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat beantwoord.

De 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	8
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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 verduurzaming? 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 beprijzen 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% CO<sub>2</sub>-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, CO<sub>2</sub>-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 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-reductie binnen de maritieme sector? Welke acties ondernemen deze lidstaten toch om tot CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>? Is de Minister bereid zich in te spannen voor een ambitieus emissiereductieplan van stoffen die schadelijk zijn voor het milieu en andere broeikasgassen dan CO<sub>2</sub>? 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 grensoverschrij-

dende 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 trilogen 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?

## II Reactie van de bewindspersonen

### 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 CO<sub>2</sub>-compensatie- en reductie-systeem CORSIA te komen. Welke maatregelen bedoelt de Minister met verdere fiscale vergroening?**

Fiscale vergroening behoort primair tot het beleidsterrein van Staatssecretaris Snel van Financiën. Bij verdere maatregelen met betrekking tot fiscale vergroening kan gedacht worden aan de maatregelen die hij momenteel verkent, zoals een tickettax en kerosinebelasting, en de



mogelijkheden om dit in eerste instantie op Europees niveau van de grond te krijgen.

**De leden van de VVD-fractie verzoeken de Minister 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 EU-brede onderhandelingen worden gezamenlijk gevoerd door de Europese Commissie en de lidstaten, waarbij de Commissie als voorzitter en woordvoerder van de EU-delegatie functioneert. De lidstaten kunnen bij alle onderhandelingen en elke onderhandelingsronde aanwezig zijn en actief hun standpunten overbrengen en hun nationale belangen behartigen. Nederland vervult hierbij een actieve rol en heeft daarbij ook nadrukkelijk oog voor de belangen van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

De stand van zaken met betrekking tot de belangrijkste lopende EU-brede onderhandelingen is als volgt:

- EU-Qatar: Ondertekening van een EU-Qatar akkoord zal plaatsvinden in het najaar van 2019;
- EU-Oman: Een eerste onderhandelingsronde heeft plaatsgevonden alsmede toelichtende gesprekken tussen Commissie en Oman. Een tweede onderhandelingsronde wordt dit najaar verwacht;
- EU – Turkije: op grond van de Raadsconclusies van 15 juli 2019 betreffende illegale Turkse boringen in de oostelijke Middellandse Zee heeft de Commissie aangekondigd voorlopig geen nieuwe onderhandelingsronde met Turkije te zullen plannen;
- EU-ASEAN: De laatste onderhandelingsronde heeft plaatsgevonden eind 2018. Er vinden nu interne consultaties plaats binnen de ASEAN-groep van landen. De Commissie wacht op nieuwe voorstellen van ASEAN.

**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?**

Staatssecretaris Snel zal ingaan op de resultaten van deze internationale conferentie in de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel Wet vliegbelasting. Deze zal hij op korte termijn aan uw Kamer sturen (Kamerstuk 35 205, nr. 6).

**De leden van de D66-fractie vragen naar het CO<sub>2</sub>-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 verduurzaming? 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 Groen Links-fractie vragen of de Minister bereid is om in navolging daarvan Europese kwaliteitseisen voor de brandstof van vliegtuigen voor te stellen?**

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat Nederland zich wil inzetten voor het verbeteren van CORSIA. 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?**

Bij het verminderen van de invloed van luchtvaart op klimaat en milieu trekt Nederland op samen met de Europese partners en gelijkgestemden buiten Europa. Bij het in 2016 instemmen met de invoering per 2021 van het CO<sub>2</sub>-compensatie- en reductiesysteem van ICAO (CORSIA) en in de reactie aan ICAO eind 2018 op de uitvoeringsregels van dit systeem, heeft Europa duidelijk aangegeven dat de integriteit van het systeem verbeterd kan worden door verbeteringen in het systeem van meten en monitoren van emissies en wat betreft de duurzaamheidscriteria die op diverse andere elementen in het systeem toegepast worden (compensatie-eenheden en duurzaamheid brandstoffen). Daarbij is de inzet er ook op gericht dat zoveel mogelijk landen vanaf het eerste begin in 2021 meedoen aan CORSIA. Een essentieel aspect voor een mondiaal opererend systeem.

Binnen het pakket aan maatregelen waarmee de luchtvaart wil verduurzamen is binnen ICAO al een proces op gang gekomen, waarbij gekeken wordt naar de mogelijkheden om door middel van kwaliteitseisen aan de brandstof emissies te verlagen, dan gaat het met name om fijnstof en zwavel.

CORSIA zal niet alleen door ICAO zelf worden geëvalueerd. In de loop van 2020 zullen in Europa de besprekingen beginnen over voortzetting van de toepassing van het EU ETS na 2023, wanneer de huidige richtlijn afloopt. Voor het mondiaal op de agenda zetten van een kerosinebelasting is Europese steun onontbeerlijk. Daaraan wordt momenteel gewerkt onder leiding van het Ministerie van Financiën.

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister erkent 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?**

Voor het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs is mondiaal een scherpere lange termijn doelstelling nodig voor de internationale luchtvaart als de luchtvaart blijft groeien. Nederland zal zich daar samen met andere Europese landen voor inzetten in ICAO. Ook de partijen aan de Duurzame Luchtvaarttafel willen hun invloed aanwenden om hieraan bij te dragen, zo is afgesproken in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart (Kamerstuk 31 936, nr. 585).

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister zich herkent in het falen van ICAO als entiteit om serieus klimaatbeleid mee te realiseren. Deelt de Minister deze analyse?**

Luchtvaart is een internationale activiteit, die internationale, en bij voorkeur mondiale, afspraken vraagt. Onder andere via mijn brieven van 18 april 2018 en van 27 maart 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 465 en Kamerstuk 31 936, nr. 585) heb ik u geïnformeerd over mijn internationale inzet. Hierin heb ik ook aangegeven welke aandachtspunten er zijn in het kader van de effectiviteit. Ook het tempo waarin maatregelen zouden kunnen worden toegepast of nader onderzocht verdient daarbij nadere aandacht.

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen zich af: 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 CO<sub>2</sub>-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?**

Op Europees niveau wordt onderkend dat de aanscherping van een lange termijn reductiedoel voor de internationale luchtvaart een heel belangrijk element is. Europa zal tijdens de komende Algemene Vergadering van ICAO pleiten voor het spoedig nemen van een besluit hierover.

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister bereid is 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 wetenschappelijke kennis over het klimaateffect van niet- CO<sub>2</sub> emissies op grote vlieghoogte ontwikkelt zich. De resultaten zijn echter nog omgeven met veel onzekerheden. Het is van belang dat de kennis hierover wordt uitgebreid. Daar wordt op Europees niveau ook aan gewerkt. Op basis hiervan ben ik zeker bereid om ook bij mijn Europese collega's te informeren.

**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?**

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik deze leden naar de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel Wet vliegbelasting, die Staatssecretaris Snel op korte termijn aan uw Kamer zal sturen.

**Verder willen de leden van de VVD-fractie 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?**

Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik deze leden naar de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel Wet vliegbelasting, die Staatssecretaris Snel op korte termijn aan uw Kamer zal sturen.

**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?**

Er wordt veel werk verzet binnen het Single European Sky (SES) initiatief, waarmee de vereenvoudiging van het Europese luchtruim wordt bewerkstelligd. Door SES ontstaat stap voor stap een luchtruim zonder barrières, met bijvoorbeeld de invoering van flexibel gebruik van het luchtruim en Free Route Airspace. Hierdoor komt meer luchtruim beschikbaar voor de civiele luchtvaart en kunnen nog directere routes

gevolgen worden die zorgen voor brandstofbesparing en verlaging van de uitstoot van emissies.

Er wordt verwacht dat de nieuwe Commissie met een nieuwe impuls komt om de realisatie van SES te versnellen. Ik juich dat toe en zal me sterk maken daaraan vanuit Nederland actief bij te dragen.

Het soevereiniteitsgeschil rond Gibraltar tussen Spanje en het Verenigd Koninkrijk belemmert al enkele jaren de voortgang van EU-luchtvaartwetgeving, waaronder het SES 2+ pakket. Het lopende traject van de implementatie van SES ondervindt hiervan echter geen hinder. Na een eventuele Brexit zal moeten worden beoordeeld in hoeverre het mogelijk en opportuun is om het SES 2+ pakket verder te brengen, ook hierbij in ogenschouw nemend dat er inmiddels meer ervaring is opgedaan met de huidige SES-regelgeving en de omstandigheden in de luchtvaart zijn veranderd.

### Maritiem

**De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister specifieker kan aangeven welke lidstaten momenteel achterblijven met CO<sub>2</sub>-reductie binnen de maritieme sector? Welke acties ondernemen deze lidstaten toch om tot CO<sub>2</sub>-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 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?**

In lijn met de informatieafspraken met de Tweede Kamer doet het kabinet geen uitspraken over de houding van individuele lidstaten in Raadskader. Zoals gesteld in de Geannoteerde Agenda, zijn er in de EU een aantal zeevaartlanden die snel tot maatregelen willen komen om CO<sub>2</sub> te reduceren. Bij deze groep van ambitieuze landen horen naast Nederland Noord en West-Europese landen. Daartegenover staat een groep minder ambitieuze lidstaten.

Als maatregelen in IMO eenmaal zijn aangenomen gelden die voor alle lidstaten die het MARPOL-verdrag hebben ondertekend. Daartoe behoren alle belangrijke zeevaartlanden, die in totaal 97% van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen. Al deze landen zijn gehouden aan zich al aan huidige CO<sub>2</sub> afspraken zoals het Energie Efficiëntie Ontwerp Index (EEDI) en het CO<sub>2</sub> datacollectie systeem. Deze landen zullen zich als verdragspartij ook moeten houden aan toekomstige afspraken die nu worden ontwikkeld in het kader van de vastgestelde initiële IMO-strategie. Het vastleggen van ambitieuze maatregelen in IMO-verband is daarom belangrijk om ook de minder ambitieuze (EU) landen mee te krijgen met de overeen te komen afspraken.

Het onderzoek van de Haven van Rotterdam naar «*just in time arrival*», een methode om tot snelheidsoptimalisatie te komen, is een van de maatregelen die in de IMO is gepresenteerd als mogelijke maatregel. Onderdeel van de IMO-strategie is het evalueren of de genoemde reductiedoelstellingen worden gehaald of dat het voorgenomen beleid eventueel moet worden bijgesteld.

**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 inzet van het ministerie in de IMO is erop gericht om, met de hierboven genoemde Europese partners, te komen tot strenge maar haalbare regelgeving voor de uitstoot van de zeevaart. Dit heeft eerder al geleid tot de instelling van een zwavel- en stikstofemissiebeheersgebied in de Noordzee, wat feitelijk betekent dat hier een milieuzone van kracht is. Per 1 januari 2015 is de norm voor uitstoot van zwavel in de Noordzee verregaand teruggebracht en per 1 januari 2021 moeten nieuwe schepen in de Noordzee ook voldoen aan extra strenge normen voor de uitstoot van stikstof. Door deze maatregelen worden schepen die niet aan de strenge milieueisen voldoen uit de Noordzee 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?**

De IMO-afspraken zijn in lijn met het akkoord van Parijs. In de Initiële IMO-strategie voor CO<sub>2</sub> wordt zowel gerefereerd aan de 1,5°C-doelstelling als aan de 2°C-doelstelling die in het Parijs akkoord worden genoemd. Er is overeengekomen dat de totale uitstoot van de internationale zeevaart in 2050 gehalveerd moet zijn ten opzichte van 2008. Om dit te bereiken is afgesproken dat de eisen voor het ontwerp van nieuwe schepen zullen worden aangescherpt, en dat schepen in 2030 gemiddeld 40% minder CO<sub>2</sub> moeten uitstoten, met daarbij een streven tot gemiddeld 70% in 2050.

**De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen of de Minister verder kan 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 emissie-reductiedoel 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?**

In 2009 is de tweede IMO *Greenhouse Gas Study* gepubliceerd. In dat rapport zijn de CO<sub>2</sub>-emissies van de zeevaart met een nieuwe wetenschappelijke methode in kaart gebracht. Daarna is besloten 2008 als referentiejaar te nemen, waarvoor betrouwbare gegevens over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de zeevaart beschikbaar zijn.

Een pleidooi om deze afspraak open te breken acht ik niet kansrijk. Op dit moment richt ik liever al mijn energie op het halen van de doelen in het genoemde tijdsframe, dan de referentie lijn ter discussie te stellen. Ik zal mij inzetten voor het nemen van effectieve maatregelen in IMO-kader ter reductie van GHG. De voorgenoemde IMO-reductiedoelstellingen zijn vastgesteld met als doel om de zeevaart aan te laten sluiten bij de doelen van het akkoord van Parijs. Als er in de toekomst nieuwe mondiale CO<sub>2</sub> afspraken worden gemaakt zal er ongetwijfeld worden geëvalueerd of de IMO-reductiedoelstellingen in lijn zijn met de nieuwe afspraken of dat aanpassing noodzakelijk is.

**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?**

Ik kan bevestigen dat IMO besluiten tot stand komen op basis van besluitvorming door de deelnemende landen. Nederland heeft daarin een eigenstandige positie. Nederland geeft hier ook invulling aan, bijvoorbeeld via de recent gesloten *Green Deal* zeevaart, binnenvaart en havens, waarin met de Nederlandse maritieme sector afspraken zijn gemaakt over de Nederlandse doelstellingen. De Kamer wordt, voorafgaand aan belangrijk besluitvormend IMO-overleg over de IMO-reductiestrategie, geïnformeerd over de voorgenomen positie die Nederland wil innemen.

**De leden van de Partij voor de Dieren hebben tot slot nog enige vragen over de bredere verduurzaming van de internationale scheepvaart. Is er binnen de IMO-aandacht voor de uitstoot van andere stoffen dan CO<sub>2</sub>? Is de Minister bereid zich in te spannen voor een ambitieus emissiereductieplan van stoffen die schadelijk zijn voor het milieu en andere broeikasgassen dan CO<sub>2</sub>? 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?**

Ook over andere klimaatgassen dan CO<sub>2</sub> worden afspraken gemaakt in IMO-verband zoals in het voorbeeld van de instelling van een zwavel- en stikstofemissiebeheersgebied in de Noordzee.

De Kamer is 9 juli 2018 per brief geïnformeerd over het rapport «Stookolie voor zeeschepen – Autobrandstoffen voor West-Afrika» (Kamerstuk 31 409, nr. 197). Het gerapporteerde ILT-onderzoek gaat in op de productie van stookolie en autobrandstoffen, met name op de naleving van het nationale en Europees regelgevend kader, waaronder REACH. Deze Europese kaders zijn voor de IMO niet relevant. De ILT agendeert de handhaving van REACH bij de stookolieproductie in de daarvoor geëigende EU-gremia. Op 9 oktober 2018 is de Kamer hierover door de Staatssecretaris bericht (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 232).

Wegvervoer

**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 verplichtingen in de *Clean Vehicles* Richtlijn gaan vanaf 2 augustus 2021 gelden voor aanbestedingen van overheidsorganisaties (Rijk, gemeenten, provincies en waterschappen) die boven de Europese aanbestedingsdrempels uitkomen. Het gaat dan om aanbestedingen van duurzame auto's, bestelbussen, vrachtwagens en OV-bussen voor het eigen wagenpark. Daarnaast gaat het om de aanbesteding van contracten voor personenvervoer, doelgroepenvervoer, vuilophalendiensten en post- en pakketdiensten. Door de overheden te verplichten duurzame voertuigen aan te besteden, zal het aantal duurzame voertuigen in het wagenpark van de Nederlandse overheid stijgen. Om een beter idee te krijgen van het effect van de richtlijn, wordt op dit moment een impact

assessment uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn eind dit jaar beschikbaar.

**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 en vragen naar de stand van zaken hieromtrent.**

Sinds 2014 werkt de rijksoverheid samen met de private sector aan de implementatie van de EU Richtlijn Infrastructuur voor Alternatieve Brandstoffen (AFID, 2014/94/EU). Deze richtlijn bevat verplichtingen voor lidstaten om netwerken te realiseren van alternatieve laad- en tankinfrastructuur. Voor landtransport gaat het om laadpalen, waterstof, CNG en LNG-tankstations.

Op dit moment zijn er in Nederland meer dan 128.000 laadpunten, waarvan ongeveer 20.000 publieke laadpunten. Het streven is te groeien naar 1,8 miljoen laadpunten in 2030, zoals ook in het Klimaatakkoord is vastgelegd. Voor waterstof geldt dat er nu 3 openbare waterstof-tankstations zijn in Nederland. Er zijn er 16 in ontwikkeling. In het Klimaatakkoord is vastgelegd dat er gestreefd wordt naar 50 tankstations in 2025. Er is inmiddels een dekkend netwerk van ongeveer 200 CNG-tankstations. Daarnaast zijn er rond de 30 locaties waar LNG getankt kan worden. Deze LNG-tankinfrastructuur is ook geschikt voor bioLNG. Nederland is met deze aantallen goed op weg richting een dekkende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en om te voldoen aan de richtlijn verplichtingen. In november zal het eerste monitoringsrapport beschikbaar komen van de uitvoering van de EU Richtlijn Infrastructuur Alternatieve Brandstoffen. Dit rapport zal ook naar uw Kamer worden gestuurd.

**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. Zij vragen aan wat voor beleid en/of actie wordt gedacht.**

Bijna elk land in de EU heeft (forse) ambities geformuleerd voor de ingroei van elektrische voertuigen, als ook stimuleringsmaatregelen aangekondigd respectievelijk al genomen. Autoproducenten verdelen mede op basis van beleid van overheden de elektrische voertuigen over de verschillende landen. Om in de komende jaren voldoende aanbod van elektrische voertuigen in Nederland te waarborgen wordt gedacht aan een gesprek met autoproducenten met een aantal lidstaten om de ambities van de landen in de komende jaren kenbaar te maken en afspraken te maken over de verdeling van de elektrische voertuigen over de landen.

**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?**

Op de Transportraad van 6 juni jl. is een voortgangsrapportage opgeleverd, waarover uw Kamer is geïnformeerd met het verslag van de vergadering. Het Fins voorzitterschap heeft de zomer gebruikt om met de nationale delegaties te spreken en zo de verdere voortgang te bepalen. De onderhandelingen worden voortgezet in september 2019. De Commissie is voorstander van enerzijds oormerking van inkomsten uit wegbeprijzing om zo zeker te stellen dat de inkomsten terugvloeien naar de infrastructuur. Anderzijds is de Commissie voorstander van een op afstand gebaseerde heffing om het principe van de gebruiker/vervuiler betaalt sterker toe te passen in de wens daarmee ook de congestie en milieueffecten te beïnvloeden.

Nederland heeft aangegeven dat het een nationale bevoegdheid is, welk wegbeprijzingsinstrument eventueel in een lidstaat wordt ingevoerd en ook waar de inkomsten daaruit voor worden ingezet. Het is aan de individuele lidstaten om de nationale prioriteiten te bepalen en de beschikbare middelen in te zetten conform die prioriteiten. Nederland kent hiervoor de jaarlijkse begroting.

**De leden van de CDA-fractie lezen in het verslag dat de Raad een voortgangsverslag besprak over de wijziging van de Eurovignet-richtlijn. Zoals eerder aangegeven steunen deze leden de inzet van de Minister dat het belangrijk is dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing 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?**

In lijn met de informatieafspraken met de Tweede Kamer doet het kabinet geen uitspraken over de houding van individuele lidstaten in Raadskader. Het uitgangspunt dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren een nationale gelegenheid is, staat op zich niet ter discussie bij de onderhandelingen inzake de Eurovignetrichtlijn. Nederland hecht er evengoed aan dit belangrijke uitgangspunt te benadrukken. Waar het de discussie betreft welk instrument (tijd of afstand gebaseerd) daarbij wordt gebruikt, pleiten de meeste lidstaten voor flexibiliteit teneinde rekening te kunnen houden met de nationale omstandigheden. De onderhandelingen rond de Eurovignetrichtlijn gaan in september 2019 weer van start onder Fins voorzitterschap.

**De leden van de CDA-fractie vragen: Kan de Minister aangeven hoe de zorg kan worden weggenomen dat er mogelijk onvolgende 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?**

Het beeld ten aanzien van slaapvoorzieningen direct nabij beveiligde truckparkings is divers. Vaak is er een hotelvoorziening in de directe nabijheid van een truckparking waar overnacht kan worden. In sommige gevallen is de afstand tot een hotelvoorziening wat groter en zal de exploitant moeten kijken of hij het transport daarheen kan vergemakkelijken. Transportbedrijven zullen, conform de Europese achterliggende gedachte bij de 45-uursrust buiten de cabine, zoveel mogelijk moeten kijken of een chauffeur die het betreft naar huis kan komen voor deze 45-uursrust. Wat betreft het rusten in de cabine hebben zowel de Raad als het (vorige) Europees parlement hun standpunt bepaald. Zodra het nieuwe Europees parlement aangeeft met de trilogie te willen beginnen zal deze gestart kunnen worden. Op de website NDW.nu is te zien hoe het overzicht van beveiligde truckparkings eruit ziet. Op dit moment is er een tekort aan beveiligde truckparkings in het netwerk. We werken nauw samen met provincies, exploitanten en andere belanghebbenden om de ontbrekende beveiligde truckparkeerplekken op de belangrijke transportcorridors verder in te vullen. Het is de gezamenlijke ambitie om dit tekort binnen vijf jaar weg te werken. Nederland zet zich er voor in dat uit de faciliteit voor de Europese netwerken, de Connecting Europe Facility (CEF), middelen beschikbaar worden gesteld voor veilige parkings. In het voorjaar van 2019 ontvingen de provincies Zuid-Holland, Brabant en



Limburg 4 miljoen voor de aanleg van vier parkeerplaatsen voor trucks. Het Havenbedrijf North Sea Ports ontving 800.000 euro voor het veiliger laten parkeren van 250 trucks bij Borsele. Ondanks de totstandkoming van de nodige beveiligde truckparkings voor langparkeren de afgelopen jaren resteert op de grote Nederlandse transportcorridors een berekend tekort van nog 2400 beveiligde truckparkeerplaatsen; bij dit aantal wordt rekening gehouden met de groei van transport in de toekomst. Tussen 2020–2022 zullen er 800 plekken bijkomen verdeeld over vier grote locaties. Momenteel wordt daarnaast gewerkt aan extra nieuwe locaties.

**De leden van de VVD-fractie zijn verheugd over de eerdere antwoorden op schriftelijke vragen (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, 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?**

In mijn eerdere antwoorden van 16 augustus jl. (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 3597) heb ik aangegeven dat is gebleken dat het lastig is om dit onderwerp op de Europese agenda te krijgen. Tevens heb ik aangegeven bereid te zijn te verkennen of ik in Europa medestanders kan vinden om voor harmonisatie te pleiten. Momenteel wordt er op ambtelijk niveau verkend hoe de verschillende lidstaten staan tegenover dit onderwerp en hoe deze verder te krijgen. Tijdens deze verkenning zal aldus ook meer duidelijkheid komen over het krachtenveld op dit onderwerp. Op basis daarvan zal bezien moeten worden wat de haalbaarheid is van het plaatsen van dit onderwerp op de Europese agenda.

Spoor

**De leden van de GroenLinks fractie 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. Europese regie, bindende afspraken en een eerlijke verdeling van lusten en lasten is daarvoor nodig. Is de Minister bereid zich hiervoor in te zetten?**

Ontwikkeling van nachttreinen in Europa vormt onderdeel van de Nederlandse ambities. Dit zal ook aan de orde komen bij de workshop over internationaal personenvervoer per spoor die Nederland, in samenwerking met de Commissie en in aanwezigheid van andere lidstaten, later dit najaar organiseert. In deze workshop staat de gewenste agenda voor de Commissie voor het internationaal personenvervoer centraal. Nachttreinen zijn hier onderdeel van. Het ontwikkelen en exploiteren van nachttreinen is een open markt, Europa kan hier bijvoorbeeld aan bijdragen door de ontwikkeling van de TEN-T corridors en het wegnemen van barrières.

**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 ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur vordert gestaag. Voor wat betreft Europese financiering voor de trans-Europese Transport Netwerken wordt de hoogste prioriteit gegeven aan de grensoverschrijdende spoorweginfrastructuur. Dit zal in de komende EU-begrotingsperiode zo blijven. De ontwikkeling van ERTMS-

implementatie wordt in Nederland en omliggende landen uitgevoerd in lijn met het *European Deployment Plan* (EDP) van 2017. Op 17 mei jl. heeft de ministerraad de programmabeslissing ERTMS genomen (Kamerstuk 33 652, nr. 65). De baanvakken die als eerste worden omgebouwd sluiten zo veel mogelijk aan bij het EDP, maar ook bij de nationale behoefte (zoals OV SAAL). Sinds 16 juni 2019 is het 4<sup>e</sup> spoorpakket in werking en heeft het EU-agentschap voor spoorwegen nieuwe taken op het gebied van toelating van treinen (inclusief ERTMS) en inbouw van ERTMS in de infrastructuur. Dit zal de voortgang van de interoperabiliteit van de spoorwegen bevorderen.

**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?**

Nederland onderkent dat er belemmeringen zijn in het opzetten van nieuwe internationale diensten en het neerzetten van een aantrekkelijk internationaal product voor de reiziger die opgelost moeten worden, zoals t.a.v. ticketing. Binnen de open spoorwegmarkt is het aan vervoerders te bepalen welke tickets zij voor grensoverschrijdend vervoer willen aanbieden. Binnen de EU is een Europees raamwerk over data uitwisseling van toepassing (zogenoemde TSI TAP). In het EU-innovatieprogramma *Shift2Rail* wordt ook ticketdistributie geagendeerd. Begin oktober organiseert de Commissie in Finland een congres over dit onderwerp, waar Nederland ook een bijdrage aan zal leveren. Uitkomsten daarvan worden meegenomen in de eerder genoemde internationale workshop over internationaal personenvervoer die Nederland dit najaar organiseert.

**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?**

In Europees verband wordt er gewerkt aan wegnemen van grensoverschrijdende bottlenecks door middel van de voorschriften voor interoperabiliteit en veiligheid. Het gaat onder andere om wegbekendheid en taaleisen machinisten, remprestatie berekeningen en typegoedkeuringen. Ten aanzien van ERTMS is in 2017 een *European Deployment Plan* (EDP) afgesproken. Bij bottlenecks gaat het om specifieke capaciteitsbottlenecks op het Europese spoorwegnetwerk (bijvoorbeeld aanleg 3e spoor Emmerich – Oberhausen). In de verordening van de Trans Europe Netwerken voor Transport zijn daarnaast criteria geformuleerd waaraan de kernnetwerkcorridors in 2030 moeten voldoen. Naast ERTMS gaat het dan onder andere om het faciliteren van 740 meter lange spoorgoederentreinen, 22,5 ton aslast en een gemiddelde lijnsnelheid van 100kmph. Het faciliteren van 740m treinen wordt dit najaar op initiatief van de Commissie in de kernnetwerkcorridors besproken. Zoals aangegeven in de brief van 18 juli 2019 over voortgang Betuweroute voert ProRail momenteel ook een onderzoek uit naar het faciliteren van 740m lange treinen. Uw Kamer ontvangt hier binnenkort meer informatie over. In het Europese project *Time Table Redesign* van ProRail en de Europese collega infrastructuurbeheerders wordt werk gemaakt van het verbeteren van ontwikkeling van de internationale dienstregelingen. Doel daarbij is

mede om beter in te spelen op de verschillende verkeersbehoeften van internationaal spoorgoederenvervoer en internationaal personenvervoer per spoor. Bedoeling is om de nieuwe aanpak eind 2024 in te voeren (zie ook de *Vienna declaration* van 6 December 2018, Kamerstuk 22 589, nr. 809)

In de internationale workshop die Nederland later dit jaar organiseert in het kader van het internationaal personenvervoer per trein zullen de bottlenecks nader worden geïnventariseerd, zodat een goed beeld ontstaat voor de reikwijdte van een hernieuwde Europese focus op dit onderwerp.

**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?**

Het verdelen van de spoorweginfrastructuurcapaciteit is een bevoegdheid van de nationale infrastructuurbeheerders die werken binnen de vastgestelde nationale wettelijke kaders (AmvB capaciteit). Deze infrastructuurbeheerders hebben de taak te komen tot internationaal afgestemde dienstregelingen. Voor het internationale spoorgoederenvervoer is er voorzien in een *one-stop-shop* voor het verdelen van capaciteit voor internationaal spoorgoederenvervoer. De verordening over deze spoorgoederencorridors wordt momenteel geëvalueerd. Dan zal ook de kwaliteit van de internationale spoorgoederenpaden aan de orde komen. Het idee van een *one-stop-shop* kan wellicht ook gebruikt worden voor het internationaal personenvervoer. Dit zal verder verkend moeten worden in een brede hernieuwde aanpak op dit onderwerp, waar ik momenteel bij mijn Europese collega's voor pleit. Daarnaast werkt de sector aan het concept van *Time Table Redesign* (zie ook het antwoord hierboven).

**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?**

In lijn met de informatieafspraken met de Tweede Kamer doet het kabinet geen uitspraken over de houding van individuele lidstaten in Raadskader. Het Finse EU-voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie in de transportraad van december 2019.

**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?**

Het Commissievoorstel beoogt in overeenstemming met het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap (UNCRPD) lidstaten niet langer vrijstelling te kunnen laten toekennen voor het verlenen van bijstand op stations en in treinen aan personen met een handicap of beperkte mobiliteit. Hetzelfde geldt voor compensatie voor beschadigde mobiliteitshulpmiddelen. Bovendien moet conform het voorstel informatie over de toegankelijkheid in een toegankelijk formaat worden verstrekt. Verder bevat het voorstel de verplichting om een opleiding te verstrekken om het spoorwegpersoneel dat rechtstreeks met

reizigers omgaat bewust te maken van de behoeften van personen met een handicap.

## Fiets

**De leden van de VVD-fractie lezen dat de fiets een prominenter plek krijgt binnen het Europese transportbeleid en vraagt hierover meer uitleg. Op welke manier wordt de fiets een prominenter plek gegeven en hoe wordt hier aandacht voor gevraagd in de Raad?**

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

De fiets is een belangrijk vervoersmiddel in de klimaattransitie en daarom belangrijk binnen het Europese transportbeleid. De fiets draagt immers bij aan de reductie van CO<sub>2</sub>, luchtkwaliteit, leefbaarheid binnen steden en is een uitstekende oplossing middels (elektrische) *CargoBikes* voor de binnenstedelijke logistiek. De fiets krijgt een prominente plek door het noemen van innovatieve, Nederlandse voorbeelden; denk aan *Smart & Connected Bicycles*, *Mobility As a Service* oplossingen (MaaS) en de onlangs geopende fietsparkeergarage in Utrecht. Het ministerie werkt momenteel aan een projectplan fiets & internationaal, voor de invulling van onze rol in Europa (samen met Denemarken) en mondiaal. Dit doen we samen met het publiek-private netwerk van bedrijven en organisaties, gebundeld in de *Dutch Cycling Embassy*, die actief zijn op het gebied van fiets.

In samenwerking met diverse partijen werken we op Europees niveau samen om de fiets hoger op de agenda te krijgen zoals via de aankomende Europese Fietsstrategie, waar Nederland afgelopen jaren een zeer actieve inbreng in heeft gehad. Een mooi voorbeeld daarbij is de samenwerking op landen-niveau binnen de *Transport, Health and Environment for the Pan-European Program* (THE PEP), waar momenteel gewerkt wordt aan de Europese Fietsstrategie, in samenwerking met 54 deelnemende landen van THE PEP.

Tot slot werken we met onze buurlanden samen binnen de Benelux, waar we ongeveer 2 keer per jaar inhoudelijk overleggen met diverse landen over gemeenschappelijke kansen en uitdaging op het gebied van fiets (bijvoorbeeld *speed-pedelecs*, trein-fiets combinatie, grensoverschrijdende fietssnelroutes). Nederland heeft hier een actieve rol, bijvoorbeeld door binnenkort de presentatie van het Nederlandse «Doortrappen programma», om ouderen veilig op de fiets aan het verkeer deel te laten nemen.