

Vergaderjaar 2018–2019

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 775**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Den Haag, 3 september 2019

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 20 september a.s. in Brussel plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover tijdens het Algemeen Overleg van 10 september a.s. informeren.

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

## **TRANSPORTRAAD, 20 september**

Op 20 september a.s. zal de Transportraad onder Fins Voorzitterschap plaatsvinden. Deze extra door Finland ingelaste Raad zal volledig in het teken staan van klimaat en duurzaam transport. De bespreking van het thema klimaat in de Transportraad volgt op besprekingen van het thema klimaat in de andere Raadsformaties en zal als input dienen voor de Europese Raad van oktober. Op de Raad zijn geen wetgevingsvoorstellen voorzien.

Tijdens de Transportraad is een beleidsdebat gepland onder de titel «Een schone planeet voor iedereen». Het debat zal gaan over de EU lange termijnambitie en -strategie voor een klimaat neutrale economie, en dan in het bijzonder de transportsector. Op moment van schrijven is de precieze insteek van de discussie nog niet duidelijk. Wel is duidelijk dat de Raad vormgegeven zal worden aan de hand van drie discussierondes: luchtvaart, scheepvaart en landtransport. Hieronder vindt u per invalshoek de nadere inzet van het kabinet.

Het kabinet verwelkomt deze beleidsdiscussie. Deze komt op een moment dat de EU, door het aantreden van een nieuw parlement en een nieuwe Commissie, zich hernieuwd zal oriënteren op concrete maatregelen om de doelen van het Parijs akkoord te kunnen halen. Transport speelt hierin een belangrijke rol.

### **Luchtvaart**

De verwachting is dat, tijdens de bespreking van het onderdeel luchtvaart tijdens de Transportraad, het klimaatbeleid voor de internationale luchtvaart besproken zal worden, mede in het licht van de *UNSG Climate Action Summit* en van de *ICAO Assembly*, die beide vlak na de Transportraad zullen plaatsvinden. Op dit moment is nog niet bekend op welke wijze dit precies zal worden geagendeerd. De huidige door ICAO gehanteerde lange termijn doelstelling is gericht op een halvering van de emissies van de internationale luchtvaart in 2050 ten opzichte van 2005.

#### Inzet Nederland

Nederland wil samen met andere Europese landen inzetten op een aanscherping van deze ICAO lange termijn doelstelling en op een verbetering van het mondiale CO<sub>2</sub> compensatie- en reductiesysteem CORSIA. Bovendien wil Nederland pleiten voor meer Europese samenwerking en inzet ten aanzien van duurzame brandstoffen en technologische innovaties.

Daarnaast zal Nederland binnen de EU het voortouw nemen bij het internaliseren van de externe kosten van luchtvaart en het toepassen van verdere beprijzing, onder andere door fiscale vergroening, bij voorkeur op Europees niveau. In dit verband heeft Nederland op 20-21 juni jl. een internationale conferentie georganiseerd over het belasten van de luchtvaart.

Tenslotte zet Nederland in op het bij elkaar brengen van de modaliteiten spoor en luchtvaart voor een aantal kansrijke bestemmingen. De inzet op het gebied van spoor vindt u hieronder onder het kopje «landtransport».

#### Indicatie krachtenveld

Besluitvorming in ICAO vindt plaats op basis van consensus. Voor het maken van afspraken over ambitieuzere doelen op mondiaal niveau is

Europa daarom sterk afhankelijk van de bereidheid tot medewerking van derde landen. Europa zal daarbij de balans zoeken tussen enerzijds het behouden van de steun en betrokkenheid van landen voor hetgeen de afgelopen jaren is bereikt en anderzijds voor een ambitieuzere lange termijn doelstelling en een versterking van de kwaliteit van het mondiale systeem CORSIA en de duurzaamheid van alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart. Als Nederland wordt verkozen in de Raad van ICAO zal Nederland zich daarvoor inzetten samen met de andere Europese landen in die Raad. Op deze drie terreinen is Europa eensgezind en acteert daarmee in lijn met het Europees beleid. De ambities van derde landen lopen echter sterk uiteen. Luchtvaart is voor veel landen een belangrijk onderdeel van een gewenste verdere economische ontwikkeling. Ontwikkelande landen, onder aanvoering van landen zoals China, Rusland, India, staan kritisch tegenover de verdergaande ambities van de EU. Ook binnen de mondiale klimaatonderhandelingen speelt deze discussie. Het betekent niet dat deze landen geen maatregelen willen, maar niet op een door de EU bepaalde snelheid. Binnen het mondiale speelveld speelt specifiek voor Nederland de door het Ministerie van Financiën gestarte campagne voor fiscale maatregelen voor de luchtvaart, bovenop bestaande systemen voor CO<sub>2</sub>-beprijzing voor de luchtvaart, een niet te onderschatten rol op de achtergrond. Europa is voorlopig nog niet eensgezind waar het gaat om de ambities op het terrein van fiscale maatregelen. Dat proces is door Nederland het afgelopen jaar gestart en er moeten eerst nog de nodige stappen gezet worden om tot Europese consensus te komen, voordat dit mondiaal ter sprake kan worden gebracht.

### **Scheepvaart**

De Raad zal eveneens spreken over het klimaatbeleid vanuit de invalshoek maritiem. Op het gebied van internationale zeevaart wordt de inzet in het kader van klimaat vormgegeven via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). April 2018 is in de IMO een eerste strategie voor CO<sub>2</sub>-reductie voor de internationale zeevaart goedgekeurd. 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 komende periode zal de focus in IMO liggen op het (verder) ontwikkelen van concrete reductie-maatregelen voor de korte-, middellange- en lange termijn, inclusief marktgerichte maatregelen. De definitieve strategie voor CO<sub>2</sub>-reductie voor de internationale zeevaart wordt in 2023 vastgesteld in IMO.

### Inzet Nederland

Overkoepelend zet Nederland in op de *modal shift*, waarbij het vervoer van goederen meer via het water en spoor (zie ook onder) zal moeten worden vervoerd in plaats van via de weg. De Nederlandse inzet op het gebied van internationale zeevaart richt zich op de IMO. Nederland draagt deze inzet ook in de EU uit. Nederland is voor het voortvarend uitvoeren van de strategie voor CO<sub>2</sub>-reductie en vindt het belangrijk om zo spoedig mogelijk in IMO-kader korte termijn maatregelen te treffen. Daarnaast moeten ook processen in gang worden gezet voor middellange – en lange termijn maatregelen. Hierbij kan valt te denken aan het optimaliseren van de snelheid en samenwerking tussen havens en internationale scheepvaart met initiatieven als walstroom, aanbieden van alternatieve brandstof en *just-in-time arrival*. In de in juni jl. afgesloten «Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens» hebben partijen voor de zeescheepvaart zich tot doel gesteld om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot per vervoersprestatie in 2024

te verminderen met 20% en is als ambitie gesteld om in 2050 een absolute CO<sub>2</sub>-reductie van 70% gerealiseerd te hebben (Kamerstuk 33 043, nr. 102). Dit is ambitieuzer dan wat begin 2018 in internationaal verband in de IMO is afgesproken. Daarmee ligt het niet in de lijn der verwachting dat deze maatregelen zonder meer worden overgenomen in IMO verband, terwijl ook binnen de EU hierover verschillend wordt gedacht (zie ook krachtenveld).

Het is momenteel onduidelijk of tijdens de bespreking van scheepvaart ook de binnenvaart meegenomen zal worden. Desalniettemin zal Nederland aandacht vragen voor de binnenvaart. Nederland zet er daarbij op in dat op EU-niveau de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim<sup>1</sup> worden onderschreven. Dat wil zeggen het nagenoeg uitbannen van broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen tegen 2050, teneinde het noodzakelijk beleid uit te werken om deze doelstellingen via een haalbaar pad te realiseren.

#### Indicatie krachtenveld

In de EU zijn 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. De Europese Commissie is geen verdragspartij bij IMO, maar steunt de activiteiten om de doelstelling van de strategie voor CO<sub>2</sub>-reductie te bereiken door onder andere fondsen beschikbaar te stellen voor kleine eilandstaten en ontwikkelingslanden en door het organiseren van workshops en studies.

De grote binnenvaartlanden in Europa hebben in 2018 reeds een zero emissie doel onderschreven.

#### **Landtransport**

Het is momenteel onduidelijk wat de precieze invalshoek in het kader van landtransport zal zijn. Recent zijn er in EU kader reeds verschillende overeenkomsten bereikt die in dit kader relevant zijn, zoals de CO<sub>2</sub>-normen voor zware bedrijfsvoertuigen, bestelwagens en personenauto's (zie voor nadere informatie hierover het verslag van de informele bijeenkomst van Transportministers van 26 en 27 maart 2019 te Boekarest<sup>2</sup>). Ook is de Clean Vehicles Richtlijn (aanbesteding duurzame voertuigen door overheden) in het voorjaar aangenomen.

#### Inzet Nederland

In lijn met het Klimaatakkoord van juni jl. zet het kabinet in het kader van wegtransport in op duurzame en slimme mobiliteit, door het stimuleren van duurzame hernieuwbare brandstoffen, elektrisch vervoer, duurzame logistiek en duurzame personenmobiliteit (Kamerstuk 32 813, nr. 342). Op EU-niveau stuurt het kabinet aan op:

- Strengere en ambitieuze CO<sub>2</sub> normen voor alle soorten voertuigen, inclusief mobiele werktuigen, die de transitie naar nul-emissie versnellen en onomkeerbaar maken.

<sup>1</sup> Op 17 oktober 2018 is bij de gelegenheid van het vierden van 150 jaar Akte van Mannheim een Verklaring opgesteld door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) die later door de vijf betrokken Ministers van Frankrijk, Duitsland, België, Zwitserland en Nederland is ondertekend. Op milieugebied zegt de Verklaring de uitstoot van

- broeikasgassen tegen 2035 met 35% ten opzichte van 2015 terug te dringen,
- verontreinigende stoffen tegen 2035 met 35 tot 50% ten opzichte van 2015 te verminderen,
- broeikasgassen en andere verontreinigende stoffen nagenoeg uit te bannen tegen 2050.

<sup>2</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 761

- Stimulering van de aanleg van grensoverschrijdende netwerken van laadinfrastructuur en alternatieve tankinfrastructuur.
- Vergroten van het aanbod in de EU van zero emissie voertuigen.
- Consistent EU-beleid dat zorgt voor een gelijk speelveld voor elektrische bedrijfsvoertuigen.
- Vergroten van het gebruiksgemak voor de elektrisch rijder door betalen over de grens met één pas (roaming) mogelijk te maken.
- Betere uitwisseling met handhavingsinstanties in de EU van de technische voertuiggegevens, om binnen de EU vrije toegang van schone en elektrische voertuigen tot milieuzones te faciliteren.
- Gerichtere EU-financiering voor de omslag naar duurzame personenmobiliteit. Huidige EU-financiering is vaak gericht op modaliteiten en minder op de *modal shift* naar duurzame personenmobiliteit.

Ontwikkeling van internationaal spoorvervoer in de EU is daarnaast van fundamenteel belang voor het reduceren van de impact op het klimaat door transport en het duurzaam verbinden van de Europese landen onderling. Hierbij wil Nederland inzetten op het stimuleren van zowel het internationaal personenvervoer, bijvoorbeeld door het verbeteren van de reistijd, frequentie en reiscomfort van de internationale treinreis, en het internationaal goederenvervoer per spoor<sup>3</sup>. Bij de Transportraad zal Nederland aandacht vragen voor:

- De inzet op het verbeteren van grensoverschrijdende infrastructuur. Het gaat hierbij onder andere om internationaal capaciteitsmanagement, wegnemen van grensoverschrijdende bottlenecks en de ontwikkeling van het European Rail Traffic Management System (ERTMS).
- De ontwikkeling van het internationaal personenvervoer per spoor. Door de EU is reeds veel geïnvesteerd in o.a. hogesnelheidsinfrastructuur, maar zoals het rapport van de Europese Rekenkamer aangaf heeft dat voor het internationale vervoer nog te beperkt resultaat opgeleverd. De opkomende maatschappelijke discussie over de trein als duurzame reisoptie biedt kansen voor een hernieuwde focus en aanpak op dit onderwerp om zo de trein neer te zetten als aantrekkelijk en duurzaam reisproduct binnen Europa. Er zijn echter nog veel belemmeringen in het opzetten van nieuwe internationale diensten en het neerzetten van een aantrekkelijk internationaal product voor de reiziger. Bij de Raad zal hier aandacht voor gevraagd worden en voor de workshop die Nederland dit najaar in samenwerking met de EC organiseert over dit onderwerp.
- Het continueren en waar mogelijk versterken van de ontwikkeling van de Europese spoorgoederencorridors. De Rotterdam verklaring van 2016 over de ontwikkeling van het internationaal spoorgoederenvervoer dient met urgentie een vervolg te krijgen.

Nederland is ten slotte voorstander van een prominentere plek van de fiets in het Europese transportbeleid en zal hier ook aandacht voor vragen in de Raad.

### Krachtenveld

Voor wat betreft wegtransport en klimaat delen de lidstaten de ambitie en de afspraken van het akkoord van Parijs. Daarbij zijn er verschillen tussen de lidstaten in de voorziene en gewenste manier hoe dit te bereiken. Dit is zichtbaar binnen de verschillende wetgevingsonderhandelingen (zie ter illustratie hiervoor recente verslagen van de Transport- en Milieuraden). Voor het stimuleren van internationaal goederenvervoer per spoor bestaat

<sup>3</sup> Zie ook brief aan de Tweede Kamer van 11 juli 2019 over internationaal personenvervoer per spoor en brief 18 juli 2019 over spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 854).

brede steun onder de lidstaten, dit blijkt onder andere uit de EU Ministersverklaring «*Rail freight corridors to boost international freight*» die onder Nederlands EU-voorzitterschap tot stand kwam in 2016. Het stimuleren van internationaal personenvervoer per spoor is relatief nieuw in Europees kader. In dat kader worden nog (informele) gesprekken gevoerd om te bezien welke landen welk standpunt innemen. Uit deze gesprekken blijkt dat de aandacht voor het onderwerp ook buiten onze landsgrenzen toeneemt.