

Vergaderjaar 2016–2017

**34 572**

## **Verslag van een werkbezoek aan Berlijn door een delegatie van de commissie Infrastructuur en Milieu**

**Nr. 1**

### **VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK VAN EEN DELEGATIE UIT DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN MILIEU AAN BERLIJN OP 23 SEPTEMBER 2016**

Vastgesteld 14 oktober 2016

Een delegatie uit de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op vrijdag 23 september 2016 een werkbezoek gebracht aan Berlijn. De delegatie bestond uit de leden De Boer (VVD, delegatieleider), Hoogland (PvdA), Smaling (SP), Van Helvert (CDA) en Van Veldhoven (D66). De delegatie werd begeleid door griffier Israel.

Aanleiding voor het werkbezoek was het Bundesverkehrswegeplan, een plan van de Duitse overheid voor investeringen in infrastructuur. Het plan heeft een looptijd van vijftien jaar en een budget van € 270 miljard. € 142 miljard daarvan is gereserveerd voor onderhoud, de rest gaat naar wegen (49,3%), spoor (41,6%) en waterwegen (9,1%). Met het oog op de verwevenheid van de Nederlandse en Duitse economieën, is het van belang investeringen in infrastructuur in Nederland en Duitsland op elkaar af te stemmen. Met dat doel werd dit werkbezoek afgelegd.

Het programma van het eendaagse werkbezoek bestond uit drie gesprekken. In onderstaand verslag worden de hoofdlijnen van deze drie gesprekken weergegeven.

#### **Gesprek met de Duitse verkeerscommissie**

Van 10.00 tot 11.30 uur heeft de delegatie in de Bondsdag gesproken met leden van de vaste commissie voor Transport en digitale Infrastructuur. De Duitse commissie werd vertegenwoordigd door de heer Burkert (SPD, voorzitter), de heer Behrens (Linke), de heer Donth (SPD), de heer Hartmann (SPD), de heer Herzog (SPD), de heer Klare (SPD), de heer Lietz (CDU/CSU), mevrouw Sawade (SPD), de heer Schiefner (SPD), de heer Rimkus (SPD), mevrouw Wilms (Grünen) en mevrouw Hanke-Giesers (griffier). Na opening door voorzitter Burkert heeft delegatieleider De Boer in het Duits een speech gehouden (zie bijlage voor de Nederlandstalige versie van deze speech). Na deze speech kwam het gesprek over het Bundesverkehrswegeplan op gang, waarbij een veelheid aan onder-

werpen op het gebied van infrastructuur en vervoer de revue passeerden. Zo is gesproken over de achterlandverbindingen van de Rotterdamse haven, de intercityverbinding Rotterdam-Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, de verdieping van de Rijn voor binnenvaartschepen en elektrisch autorijden. Onderwerp van gesprek was ook het gebruik van stille wagons voor goederenvervoer, de spoorverbinding Groningen-Bremen en het herstel van de kapotte Friesenbrücke. Enkele leden van de Duitse commissie bespraken de mogelijkheid differentiatie aan te brengen in de fiscale behandeling van personenauto's naar hun milieubelasting. Tot slot kwam het probleem aan de orde van vrachtwagenchauffeurs die hun rusttijden doorbrengen in hun cabines en op parkeerplaatsen langs snelwegen. Het gesprek werd op informele basis voortgezet tijdens een lunchbijeenkomst tot 13.00 uur in het nabijgelegen Deutsche Parlamentarische Gesellschaft. De lunch werd aangeboden door de Nederlandse plaatsvervangend ambassadeur te Berlijn, de heer Voskamp. De Nederlandse ambassadeur te Berlijn, mevrouw Van Daalen, heeft het gezelschap kort begroet. Aan de lunch nam ook de heer Oellers (CDU) deel.

### **Gesprek met Staatssecretaris Ferlemann van Verkeer en digitale Infrastructuur**

In de middag heeft de Nederlandse delegatie van 13.30 tot 14.30 uur een gesprek gevoerd met de parlementaire Staatssecretaris van het ministerie voor Verkeer en digitale Infrastructuur, de heer Ferlemann (CDU). Hij werd tijdens het gesprek vergezeld door twee ambtenaren. Het gesprek vond plaats in het gebouw van het ministerie. Bij aanvang van het gesprek heeft delegatieleider De Boer onderdelen van haar speech in het Duits herhaald. Tijdens het gesprek kwamen grotendeels dezelfde onderwerpen aan de orde als in de ochtend. In aanvulling daarop is ook gesproken over de stand van zaken van de Duitse aansluiting van de Betuweroute, het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, de spoorverbinding Heerlen-Aken en de uitrol van het spoorbeveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System). Tevens kwam de grens in de Eems Dollard Regio aan de orde en inspraakprocedures in Duitsland, evenals mogelijkheden van lpg en lng als overgangsbrandstof naar fossielvrij transport, ondergrondse CO<sub>2</sub>-opslag, innovaties in de spoorsector op het gebied van rijden op waterstof en accu's en de mogelijkheid voordelen in te voeren voor het gebruik van elektrische auto's, bijvoorbeeld ten aanzien van parkeren. Tot slot is de wens besproken om de intercityverbinding Amsterdam-Berlijn te verbeteren, bijvoorbeeld door iets te doen aan de tijdrovende locomotiefwissel in Bad Bentheim.

### **Rondetafelgesprek over elektrisch vervoer en digitalisering van de mobiliteitssector**

Het laatste programmaonderdeel bestond uit een rondetafelgesprek met Duitse deskundigen op het gebied van elektrisch vervoer en slimme mobiliteit. Het rondetafelgesprek vond van 15.00 tot 16.45 uur plaats in de Nederlandse ambassade. Van Duitse zijde namen de heren Hailer (Deutsches Verkehrsforum), Schulz (Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung, Schelewsky (InnoZ, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel) en Lottsiepen (VCD Verkehrsclub Deutschland) deel. Dit gesprek bood de delegatie inzicht in de stand van zaken van de Duitse discussie en het beleid op het gebied van elektrisch rijden en digitalisering van verkeer. Ook het dieselfraude-schandaal was onderwerp van gesprek.

De algehele indruk van de dag is dat de delegatie een plezierig en constructief gesprek heeft gehad met de collega's van de Duitse Bondsdag en Staatssecretaris Ferlemann en dat over een weer de belangen zijn

benadrukt van een goede grensoverschrijdende verbindingen en de noodzaak om daarin te investeren. Daarop is ook gewisseld om een vervolg te geven aan deze dag en een bezoek te plannen van een Duitse delegatie aan Nederland om zo de uitgesproken intenties een vervolg te geven en de onderlinge contacten te intensiveren.

De delegatie dankt de leden en medewerkers van het parlement van Duitsland, de Staatssecretaris van het Duitse ministerie voor Transport en digitale Infrastructuur en de sprekers tijdens het rondetafelgesprek hartelijk voor hun open en constructieve bijdragen. Daarnaast gaat de dank van de delegatie uit naar de Nederlandse ambassadeur in Berlijn, mevrouw Van Daalen, en de plaatsvervangende ambassadeur, de heer Voskamp, en de medewerkers van de ambassaderaad voor Infrastructuur en Milieu, de heer Van Laarhoven en de medewerkers Groenewoud en Wolff, voor hun inzet bij de voorbereiding van het programma en de begeleiding tijdens het werkbezoek.

De voorzitter van de delegatie,  
De Boer

De griffier van de delegatie,  
Israël

Als delegatieleider vanuit de Nederlandse Tweede Kamer ben ik zeer vereerd dat u als verkeerscommissie van de Duitse Bundestag met ons in gesprek wilt gaan over het Bundesverkehrswegenplan en actuele thema's, zoals spoorsamenwerking tussen onze landen, digitalisering van verkeer en electromobiliteit. Het gebeurt immers niet vaak dat we elkaar spreken over thema's behalve de jaarlijkse ontmoetingen en bezoeken over en weer met de Duitse en Nederlandse contactgroepen.

Vandaag willen we graag enkele thema's aanroeren die onze wederzijdse belangen dienen. De Duitse en Nederlandse economie zijn erg met elkaar verbonden. In Nederland zeggen we ook wel eens gekserend, Nederland is de 17de deelstaat van Duitsland. Want wat betekenen we voor elkaar?

De grootste economie van Europa, Duitsland, staat op nummer één en neemt bijna een kwart van de totale exportwaarde van Nederland voor haar rekening. Het Nederlands-Duitse handelsvolume is één van de grootste wereldwijd met circa 161 mrd euro. Duitsland is voor Nederland de eerste handelspartner, zowel qua uitvoer als qua invoer. Volgens het Duitse Ministerie van Buitenlandse Zaken is alleen de economische verwevenheid van de VS en Canada nog sterker dan die van Duitsland en Nederland. Duitsland is vervolgens het belangrijkste transitoland voor Nederland naar andere Europese landen. En andersom geldt dat veel Duitse producten via Nederland de wereld in gaan. Het spreekt dan ook voor zich dat we als landen op het gebied van infrastructuur en transport nauw samenwerken en dat we, nog meer dan we nu doen, grensoverschrijdend denken.

Als Nederlandse delegatie zitten we hier met de volgende uitgangspunten. Ten eerste, hoe kunnen we onze wederzijdse investeringsprogramma's dusdanig versterken dat beide economieën en daarmee Europa er sterker van worden? We moeten als Europa de concurrentiestrijd aan met Azië, niet met elkaar. Ten tweede, hoe kunnen we dit ook op een duurzame manier doen? Net als in Duitsland is duurzaam transport ook in Nederland een belangrijk thema.

We verwachten vandaag een vruchtbare dialoog, die gericht is op samenwerking. We willen het wederzijdse belang van de samenwerking tussen de Nederlandse en de Duitse economie bevestigen en benadrukken dat we daar als Nederland zeer aan hechten, met als bedoeling er samen sterker van te worden. U discussieert binnenkort over het Bundesverkehrswegenplan. Een ontzettend belangrijk document, want hierin worden keuzes gemaakt waardoor de komende jaren geïnvesteerd wordt in infrastructuur. Wij waarderen het bijzonder dat u en het Ministerie van Verkeer bereid zijn hierover het gesprek met ons als buurland aan te gaan. Infrastructuur is van wezenlijk belang om als economie te kunnen blijven groeien. Met goede infrastructuur, die grensoverschrijdend is afgestemd, bevorderen we het transport van goederen, mensen en diensten en zorgen we voor banen voor onze industrie, voor ons midden- en kleinbedrijf en voor de dienstensector.

Investeren in infrastructuur betekent keuzes maken. In Nederland maken we die keuzes in het zogenoemde MIRT, het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, een soort Nederlands Bundesverkehrswegenplan. Dat is een uitvoeringsprogramma van het Rijk, met een looptijd tot 2030. Het omvat alle investeringsprojecten boven een bedrag van 112,5 miljoen euro. Het wordt ieder jaar geactualiseerd en met medeoverheden en het parlement besproken.

Onderhoud van infrastructuur is noodzakelijk, en het aanleggen van nieuwe infrastructuur is economisch structurend. Ook in Nederland – dat zal in Duitsland niet anders zijn – hebben we meer wensen dan dat we geld hebben. Punten van discussie zijn ook de ruimtelijke inpassing en het milieu, draagvlak onder de bevolking en de uitvoeringscapaciteit van overheden. U zult het debat onderling en met de Minister de komende maanden gaan voeren.

Hoe kunnen we onze wederzijdse investeringsprogramma's versterken zodanig dat onze economieën en Europa er sterker van worden? Hiervoor kunnen we in de eerste plaats kijken naar de TEN-T-corridors. Dit zijn de internationale corridors aangemerkt door de EU als de belangrijkste transportassen, ik noem TEN-T-corridors Rijn-Alpine en Noordzee-Baltica, die de westhavens verbinden met Duitsland. In de TEN-T-dagen die op 21 en 22 juni jl. in Rotterdam zijn gehouden, waar ik ook ben geweest, zijn er afspraken gemaakt door de Europese landen inclusief Noorwegen en Zwitserland om internationaal goederenvervoer over het spoor te bevorderen. De betrokken landen hebben hiervoor een ministersdeclaratie ondertekend om werk te maken van internationaal spoorgoederenvervoer. Er zijn afspraken gemaakt over onder andere het verbeteren van bestaande verbindingen, de reductie van spoorweggeluid, het wegnemen van operationele belemmeringen, de uitrol van ERTMS (het Europese beveiligingssysteem) en een betere ticketing en reisinformatie. Ook de spoorsector heeft zich gecommitteerd aan deze afspraken. Aan de declaratie wordt een vervolg gegeven in 2017 en 2018 met een ministers-overleg.

Wij hebben begrepen dat spoorlawaaai een zeer belangrijk politiek issue is voor u. Ook in het dichtbevolkte Nederland is dit erg belangrijk, en wij vinden het dan ook een goede zaak dat Nederland en Duitsland samen optrekken bij de uitfasering van lawaaitreinen en routes beter afstemmen. Dat is winst voor het draagvlak van omwonenden.

Als delegatieleider mag ik mij verheugen over onderdelen van het Bundesverkehrswegeplan, zoals de aanpak van wegenbottlenecks en onderhoud in Noordrijn-Westfalen, verbetering van de bevaarbaarheid van bepaalde delen van de Rijn en investeringen in intelligente mobiliteit. Graag vraag ik ook nog aandacht voor andere zaken.

Ik noem grensoverschrijdende projecten waaronder spoortrajecten en watercorridors. Dit zijn duurzame vormen van transport. In Nederland, in ons parlement, leeft heel sterk de wens om meer goederen via het spoor en het water te vervoeren, omdat dit leidt tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, en zorgt voor minder files op de wegen. Op het water is bovendien geen sprake van files, en is er bovendien ruimte voor groei.

Concreet gaat het om de Verdieping Rijn Duisburg – Koblenz; Koblenz Middenrijn.

- In Duitsland gaat 85% binnenvaartvervoer via de Rijn
- Investerings hebben een groot effect
- De TEN-T-criteria voor diepgang worden op 36% van de Rijn niet gehaald en daarmee komen de CEF – gelden (Connecting Europe Facility, het fonds van TENT) voor verdieping juist binnen bereik.

Bij spoor gaat het om de spoorverbindingen Eindhoven/Venlo – Kaldenkirchen – Dülken – Düsseldorf, Groningen – Bremen, Amsterdam – Berlijn, Heerlen – Aken. Hierbij zijn enerzijds corridorbelangen gediend, maar laten we ook het vervoer in de grensregio's niet vergeten.

Bijvoorbeeld de lijn Venlo/Kaldenkirchen – Dülken is hard aan een IC-verbinding toe, waarvoor voor een lengte van 12 km een tweede spoor

nodig is. Het is nu opgenomen als «potentiellen Bedarf» in het BVWP, en we zouden graag zien dat de Bondsdag de noodzaak voor prioritering als «vordringlicher Bedarf» onderschrijft. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) moet uitwijzen of dit spoor maatschappelijk rendeert.

Wat niet onvermeld mag blijven is het in aanbouw zijnde derde spoor Emmerich-Oberhausen, oftewel de voltooiing van de Betuweroute aan Duitse zijde. Deze moet in 2022 klaar zijn en ervoor zorgen dat meer goederen in plaats van over de weg, via het spoor vervoerd kunnen worden. We hebben vernomen dat de ruimtelijke inpassing daarvan behoorlijk ingewikkeld is. Wij waarderen de inzet van de lokale en nationale politiek om tot goede oplossingen te komen dan ook zeer.

Dan hebben we in het noorden de spoorverbinding Groningen-Bremen. De provincie Groningen is trekker van deze zogenaamde Wunderline. Groningen draagt € 85 mln bij en het Rijk € 17 mln. In Duitsland is de Wunderline een regionale opgave met uitzondering van de kapotte Friesenbrücke (Ems, 3 december 2015) die door de centrale overheid zal worden vervangen. We hechten er ook aan om hier het belang van dit traject te benadrukken voor zowel de Noord Nederlandse als Noord-Duitse regio's en brengen de wens van een spoedig herstel van de brug dan ook graag onder uw aandacht.

Ook electromobiliteit is van belang, in het kader van de uitfasering van fossiele brandstoffen, de luchtkwaliteit in steden en het halen van klimaatdoelstellingen voor verkeer. Met het oog op de doelstellingen met betrekking tot klimaat is zero-emissievervoer een nastrevenswaardig middel om ons schoner te verplaatsen. Op het gebied van elektrisch rijden is de markt in beweging. Wij vragen ons af hoe men aankijkt tegen deze ontwikkeling en op welke wijze deze een kans is voor de Duitse automobiellindustrie. Daarnaast zijn we benieuwd op welke wijze het stimuleren van zero-emissie-auto's vorm krijgt in Duitsland, zowel op industrie als op fiscaal gebied. Ook zijn we benieuwd of er in de autobelastingen prikkels zitten die zero-emissievervoer stimuleren.