

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de geannoteerde agenda van de informele Transport- en Energieraad d.d. 20–21 september 2017 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 662).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	2
Luchtvaartconnectiviteit in Europa	3
Het trans-Europees vervoersnetwerk	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van de informele Transport- en Energieraad van 20–21 september a.s. Naar verluidt zullen de mededeling luchtvaartconnectiviteit en de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) worden besproken.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de regering inzake de informele Transport- en Energieraad van 20 en 21 september 2017. Zij hebben daarover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de geannoteerde agenda voor de informele Transport- en Energieraad d.d. 20–21 september a.s.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Minister van 30 augustus. Deze leden hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

Algemeen

Naar aanleiding van de voorgenomen bijeenkomst over de financiering van de netwerken voor transport, energie en telecom vragen de leden van de VVD-fractie tot welke resultaten de Connecting Europe Facility (CEF) inmiddels heeft geleid en welke investeringen er in Nederland zijn gedaan of voorgenomen.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn doordrongen van het feit dat het tegengaan van klimaatverandering de grootste uitdaging is waar de mensheid ooit voor stond. Dit moet, wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft, ook een leidraad zijn in alle beleidsbeslissingen die positief of negatief van invloed kunnen zijn op ons klimaat. Deze leden zijn daarom teleurgesteld dat deze Minister zich ook op een thema als transport, dat zoveel kansen en risico's bevat, uitsluitend om het vestigingsklimaat lijkt te bekommeren.

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat vanuit de CEF 24,4 miljard euro is besteed aan het Europese transportnetwerk en 5,3 miljard euro aan het Europese energienetwerk. Deze leden vinden het belangrijk dat alle lidstaten van de EU zo goed mogelijk verbonden zijn. Hierbij is het van belang dat al deze investeringen ten goede komen aan de transitie naar een duurzame economie en dat de fossiele economie hiervoor plaatsmaakt. Het subsidiëren van de fossiele sector is daarom uit den boze. Dit is niet alleen belangrijk vanwege de doelen van Nederland en de EU op het gebied van klimaat en energie, maar ook om te voorkomen dat er nu in zaken wordt geïnvesteerd die al snel moeten worden afgeschreven. Wat de GroenLinks-fractie betreft wordt er daarom vooral geïnvesteerd in faciliteiten voor elektrisch rijden, een goed spoornetwerk en een zo goed mogelijk netwerk voor duurzame energie. Is dit ook de Nederlandse inzet?

Luchtvaartconnectiviteit in Europe

Voor wat betreft ontwikkelingen op het terrein van de luchtvaartconnectiviteit hebben de leden van de VVD-fractie de volgende vragen. Zij hebben er de afgelopen jaren sterk op aangestuurd dat er in Europa gezamenlijk een vuist wordt gemaakt om oneerlijke concurrentie vanuit derde landen tegen te gaan. Er ligt op dit moment een nieuwe EU-verordening voor, op het terrein van bescherming van de mededinging in de luchtvaart, die het mogelijk maakt voor zowel lidstaten, luchtvaartmaatschappijen, organisaties van carriers als de Europese Commissie (EC) om zelf klachten in te dienen. Dit is een belangrijke stap, omdat het nu alleen is voorbehouden aan de overkoepelende organisaties van luchtvaartmaatschappijen om klachten in te dienen. Daarnaast wordt er in de verordening ook gesproken over sancties en compenserende maatregelen die door de EC kunnen worden ingesteld. De leden van de VVD-fractie vragen hoe deze verordening, en de daarin beschreven sancties, uitgelegd gaan worden in de (nog lopende) onderhandelingen met onder andere de Golfstaten. Het is deze leden nog niet helemaal duidelijk wat nu precies de reikwijdte van de sancties is. Is het een boetesysteem of meer dan dat? Kan de Staatssecretaris toelichten wat er precies wordt bedoeld met compenserende maatregelen, hoe en door wie deze worden bepaald, en hoe deze in het kader van een level playing field in Europa moeten worden gezien? Klopt het dat er op dit moment nog met de Golfstaten over de sancties onderhandeld wordt? Zo ja, kan de Staatssecretaris toelichten wat dit betekent voor de uitvoerbaarheid, wenselijkheid en toekomstbestendigheid van de EU-verordening als de uitkomsten van de onderhandelingen anders bepalen?

Daarnaast hebben de leden van de VVD-fractie vragen over de consequenties van de voorstellen voor harmonisatie van regels op het vlak van eigendom en controle. Kan worden toegelicht welke consequenties deze zullen hebben voor de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen? Krijgt de EC nieuwe bevoegdheden op het vlak van toetsing? En op welke wijze wordt het ook mogelijk voor Europese maatschappijen om buiten de EU te investeren?

Ook hebben de leden van de VVD-fractie vragen over de consequenties van het verbeteren van de dienstverlening op het gebied van het luchtverkeersbeheer. Welke consequenties hebben deze voorstellen voor Nederland?

De leden van de VVD-fractie lezen ook dat er een verzoek ligt voor wat betreft nieuwe mandaten en een aansporing tot een uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomst met Oekraïne. Deze leden willen graag vernemen welke nieuwe mandaten voorliggen en welk kader daaraan meegegeven is en ontvangen graag een toelichting op de luchtvaartovereenkomst met Oekraïne. Wat is de aanleiding, doelstelling en uitwerking van deze overeenkomst? En wat betekent zij voor Nederland?

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de opstelling van het kabinet ten aanzien van het verzoek om nieuwe mandaten voor het openen van onderhandelingen over uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomsten en een aansporing om de uitgebreide EU-luchtvaartovereenkomst met Oekraïne te ondertekenen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de inzet van Nederland gericht zal zijn op een sterke positie van de Nederlandse luchtvaart, omdat dat connectiviteit, banen, groei en een aantrekkelijk vestigingsklimaat biedt. Deze leden vragen of dat ook geldt voor de zogenaamde gulfcarrriers die zich met oneerlijke concurrentie op de Europese markt inwerken.

De leden van de CDA-fractie vragen of nader uiteengezet kan worden waarom ten aanzien van de connectiviteit van regio's binnen een lidstaat, juist Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Griekenland, Zweden en Finland worden genoemd.

Deze leden zien bij welke punten het voorzitterschap stil zal willen staan. Zij missen daarbij Single European Sky (SES) en vragen of aangegeven kan worden waarom dat niet aan de orde gesteld zal worden. Juist nu de kwestie Gibraltar door het vertrek van het Verenigd Koninkrijk opgelost kan worden, zou SES aan de orde moeten komen, zo menen zij.

De leden van de D66-fractie vragen wanneer de Kamer het BNC-fiche bij het Commissievoorstel Aviation: Open and Connected Europe COM (2017) 286 kan verwachten, aangezien deze mededeling nu reeds besproken wordt op deze informele Transportraad? Wanneer kan de Kamer daarnaast het BNC-fiche inzake Commissievoorstel COM (2017) 289 over de bescherming van de mededinging in de luchtvaart verwachten? Kan de Staatssecretaris deze BNC-fiches uiterlijk voorafgaand aan het algemeen overleg Luchtvaart d.d. 13 september naar de Kamer sturen?

De leden van de D66-fractie vragen of er, kijkend naar de aanbevelingen die rapporteurs Belhaj (D66) en Van Helvert (CDA) eind 2016 hebben gedaan inzake Single European Sky (2016D36547), per aanbeveling afzonderlijk kan worden aangegeven hoe de Staatssecretaris deze verwerkt in de voorliggende standpuntbepaling dan wel inzet ten aanzien van de mededeling luchtvaartconnectiviteit in Europa?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat het beste luchtvaartbeleid erop is gericht om optimale bereikbaarheid bij minimale milieu-impact te realiseren. Uiteindelijk moet ook de luchtvaartsector tegen 2050 emissievrij opereren en daar is vooralsnog geen enkel zicht op. Het vergroten van vraag en aanbod zou wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft dan ook geen doel moeten zijn. In tegendeel zelfs, het streven zou moeten zijn: minder vliegen. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft zou er een beleid moeten komen dat is gericht op het bieden van vooral rechtstreekse verbindingen (met een minimaal aantal overstappers) die de grote bevolkingscentra verbinden, het veel minder vliegen op korte afstanden en het sluiten in plaats van openen van nieuwe regionale vliegvelden die slechts een klein gebied bedienen. Connectiviteit kan ook worden gerealiseerd met betere treinverbindingen. Het voorbeeld van Nederland, waar straks binnen een straal van 150 km zes internationale vliegvelden met elkaar concurreren, is wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft een goed voorbeeld van hoe het niet moet.

Het trans-Europees vervoersnetwerk

Voor de leden van de D66-fractie is het beleid om de van oorsprong 28 nationale netten te verknopen tot één grensoverschrijdend trans-Europees vervoersnetwerk van groot belang. De leden van deze fractie vragen in het bijzonder aandacht voor de grensoverschrijdende afstemming bij werkzaamheden in het geval van incidenten, zoals in het geval van het spoorvervoer door de Rijnvallei dat tot 7 oktober 2017 gestremd blijft als gevolg van een ongeval op een bouwplaats bij Rastatt. Deze leden vragen wat het Nederlandse standpunt hieromtrent is, en of Nederland bereid is om dit aspect in het bijzonder onder de aandacht te brengen. Aan welke aanvullende maatregelen die genomen kunnen worden wanneer incidenten een grensoverschrijdend effect hebben, denkt Nederland precies? En voor welke maatregelen zal voorts in Europees verband gepleit worden?

II. Reactie van de bewindspersoon