

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda voor de informele milieu en Transportraad op 29 en 30 oktober 2018 (Kamerstuk, 21 501-08, nr. 741).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
Algemeen	2
Zomertijd/wintertijd	2
Toekomst van het milieubeleid	2
Gecombineerde bijeenkomst	2
Verkeersveiligheid	3
Terugblik Milieuraad d.d. 9 oktober 2018	3

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de agenda van schriftelijk overleg Informele milieu en Transportraad. Zij hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de agenda en hebben daarbij en bij enkele andere onderwerpen een aantal vragen en opmerkingen.

### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie merken op dat de EU-regelgeving betreffende de inrichting van de Nederlandse infrastructuur goedbedoeld is, maar vaak verkeerd uitpakt. Dat willen deze leden voorkomen. Zij vragen hoe de Minister dat gaat doen.

### **Zomer/wintertijd**

Wat betreft de discussie over zomer- of wintertijd vragen de leden van de VVD-fractie hoe zinvol deze discussie is, wanneer ieder land zelf zijn eigen zone mag bepalen. Welke voor- en nadelen kunnen er voor Nederland benoemd worden? Kan de Minister specifiek ingaan op de kans op meer (jeugdige) verkeersdoden en -slachtoffers als het 's ochtends langer donker is? Is daar onderzoek naar gedaan? Speelt dat een rol in de afweging?

### **Toekomst van het milieubeleid**

Voor de discussie over de toekomst van het Europese milieubeleid zien de leden van de GroenLinks-fractie graag extra aandacht voor het uitbannen van zeer zorgwekkende en persistente stoffen uit het productieproces en de productie van goederen en producten. We streven naar een duurzame circulaire economie waarbij afval tot grondstof wordt. Maar voor sommige stoffen is geen plaats in producten of productieprocessen. De risico's zijn te groot. Recentelijk heeft de Kamer zich in een motie uitgesproken voor het uitfasen van deze schadelijke persistente stoffen en uitgesproken dat dit onderdeel moet zijn van de REACH-verordening (Kamerstuk 27 625, nr. 440). Hoe gaat de Minister zich hiervoor inzetten?

### **Gecombineerde bijeenkomst**

De leden van de VVD-fractie vragen of er verschil is tussen voertuigen die goederen vervoeren en voertuigen die ook personen vervoeren. Is het logisch dit onderscheid te maken? Hoe wil de Minister hiermee omgaan

als hiermee de verduurzaming van personenvervoer nog steeds een drempel kent?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn blij met de aandacht voor de modal-shift van vliegtuig naar trein. Dit onderwerp heeft de afgelopen tijd gelukkig meer aandacht gekregen en dat momentum moeten we vasthouden en uitbouwen. Deze leden zijn benieuwd naar de status van de lang geleden afgesproken agenda voor een groot grensoverschrijdend HSL-netwerk. Om een substantieel deel van de Europese vluchten te verplaatsen naar de trein zijn grote investeringen in de infrastructuur nodig. Maar voor de korte termijn kunnen verbeteringen aan het informatie- en ticketingsysteem het gebruik van de internationale trein al veel aantrekkelijker maken voor zeer geringe kosten. De leden van de GroenLinks-fractie vragen de Minister om zich hiervoor uit te spreken. De huidige drempels die nationale spoorbedrijven overeind houden, staan groei onnodig in de weg. Vrij toegankelijke informatie, makkelijk boeken en betere aansluitingen van treinen op kansrijke verbindingen zijn vrij eenvoudige stappen, die met een beetje politieke doorzettingsmacht veel kunnen verbeteren. De modal-shift kan echter niet slagen door alleen maar de trein aantrekkelijker te maken. Ook aan de kant van de luchtvaart moeten wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft meer beleidsmiddelen worden ingezet. Kan de Minister aangeven wat de Nederlandse inzet bij de International Civil Aviation Organization (ICAO) is en hoe wij als Europa voortgang willen boeken voor verdere reductie van de totale luchtvaartemissies? Dat de luchtvaartsector geen onderdeel vormt van de Parijsafspraken betekent immers niet dat deze emissies geen invloed op het klimaat hebben.

### **Verkeersveiligheid**

De leden van de VVD-fractie vragen hoe we zaken als afleiding in het verkeer, onder andere door het gebruik van smartphones achter het stuur ook op de Europese agenda kunnen krijgen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat bij de uitwerking van de Europese apk-regelgeving er niet doorgeschoten wordt en er maatregelen worden voorgesteld die weinig betekenis hebben voor de verkeersveiligheid, maar des te meer administratieve rompslomp met zich mee brengen.

### **Terugblik Milieuraad d.d. 9 oktober 2018**

De leden van de GroenLinks-fractie zijn teleurgesteld dat onder druk van Duitsland en enkele andere landen het voorstel voor het iets ambitieuzere doel van 40% reductie is afgewezen. Dit stelt Europa voor de bijna onmogelijke taak om alle emissies met 40% terug te dringen, zoals in Parijs is afgesproken. Als het aantal autokilometers toeneemt, moeten auto's onevenredig veel zuiniger worden. Met deze afspraak lukt dat niet. Wat is het Europese plan B voor het wegverkeer?

Het Europese falen ten opzichte van de autolobby stelt Nederland voor een forse extra opgave. We zullen nieuwe fiscale en andere middelen moeten ontwikkelen om het Nederlandse doel van 100% elektrisch in 2030 te kunnen realiseren. De leden van de GroenLinks-fractie zien graag een Europese kopgroep ontstaan waar Nederland deel van uitmaakt, die zich gezamenlijk inzet voor de mogelijkheid om met lokaal beleid alsnog veel scherpere doelen voor het eigen wagenpark mogelijk te maken. Het risico bestaat dat andere landen, die vooral hun eigen auto-industrie willen beschermen, Europese juridische middelen gaan inzetten om dit onmogelijk te maken. Hier nu alvast een koploperscoalitie voor smeden, lijkt de leden van de GroenLinks-fractie erg wenselijk.

De ontoereikende CO<sub>2</sub>-afspraken voor auto's hebben ook gevolgen voor de luchtkwaliteit. De leden van de GroenLinks-fractie vrezen dat de eerder afgesproken emissienormen voor NO<sub>x</sub> en fijnstof tekortschieten en dat ook de nieuwe test- en rapportageafspraken zo veel gaten bevatten dat een radicale verbetering van de emissies van brandstofvoertuigen niet valt te verwachten. Voor de verbetering van de luchtkwaliteit is dus vooral de overstap naar emissievrij van groot belang en dat loopt nu vertraging op.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vraagtekens bij de recente Duitse dieseldeal, waarbij de frauderende Duitse auto-industrie forse inruilpremies gaat betalen voor het omruilen van sjoemeldiesels voor nieuwere modellen. De leden van de GroenLinks-fractie willen graag weten waarom dit geen Europese afspraak is geworden. Waarom worden de sjoemelende bedrijven wel gedwongen om het door hen veroorzaakte probleem in Duitsland aan te pakken en in andere landen, waar deze auto's ook rijden, niet? Is hierover overleg geweest met andere lidstaten? Is hier op EU-niveau over gepraat? Is de Europese Commissie bereid om dezelfde eisen op te leggen aan alle fabrikanten van alle auto's die niet aan alle emissiewaarden voldoen? Is de Minister bereid om voor Nederland dezelfde afspraak te maken met de Duitse auto-industrie? De leden van de GroenLinks-fractie zijn daarnaast benieuwd hoe het Nederlandse doel om voor de luchtkwaliteit de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) na te streven, zich vertaalt in onze Europese inzet.