

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 780

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 oktober 2019

Hierbij bieden wij u het verslag aan van de Transportraad van 20 september 2019.

De Raad stond volledig in het teken 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. De Raad werd vormgegeven aan de hand van drie discussierondes: landtransport, luchtvaart en scheepvaart.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

Landtransport

In een uitgebreide tafelronde lieten de aanwezige lidstaten en de Europese Commissie (EC) hun licht schijnen over hoe de landtransportsectoren kunnen bijdragen aan het bereiken van klimaatneutraliteit in de EU. Het Finse Voorzitterschap en alle lidstaten benadrukten dat het belangrijk is dat ook de landtransportsectoren stappen zetten om de doelen zoals gesteld in het Parijs Akkoord te behalen, gegeven het aandeel dat landtransport heeft in de totale broeikasgasuitstoot.

In de tafelronde benoemden Nederland en andere interveniërende lidstaten een aanzienlijk aantal acties dat ondernomen moet worden om de landtransportsector duurzamer te maken. Hierbij benadrukte allereerst een groot aantal lidstaten, dat een *modal shift* van wegvervoer naar spoorvervoer van belang is. Dit zowel vanuit de klimaatinvloeghoek, alsmede vanuit de invalshoek van het tegengaan van congestie. Hierbij benadrukten deze lidstaten wel dat er verschillende obstakels zijn die weggenomen moeten worden, zowel infrastructureel als v.w.b. de *governance*.

Voorts benadrukte Nederland dat een transitie naar elektrische voertuigen en alternatieve vormen van brandstof noodzakelijk is. Als voorwaarde hiervoor geldt het aanleggen van de benodigde laad- en tankinfrastructuur. Nederland kreeg bijval van een groot aantal van de aanwezige lidstaten. Daarbij werd er eveneens op gewezen dat voldoende (co)financiering vanuit de EU beschikbaar moet zijn om bij te dragen aan deze infrastructurele opgave en om de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen te ondersteunen.

Nederland, gesteund door enkele lidstaten, vroeg voorts ook aandacht voor het stellen en aanscherpen van uitstootnormen van voertuigen. In het bijzonder is het daarbij interessant om ook lichte voertuigen als scooters en brommers mee te nemen dan wel te elektrificeren, omdat deze voertuigen met name voor korte afstanden worden ingezet. In het verlengde hiervan gaven meerdere lidstaten aan dat ook de fiets een interessant vervoersmiddel is, met name in het kader van stedelijke mobiliteit.

Ten slotte maakten verschillende lidstaten van het debat gebruik om hun ongenoegen te uiten over de bereikte algemene oriëntatie inzake het eerste mobiliteitspakket. Deze lidstaten beargumenteerden dat de beperking van cabotage en de verplichting periodiek terug te keren naar het land van vestiging door vrachtwagens in strijd is met de te behalen klimaatdoelen. Ook de Eurovignetrichtlijn werd door een aantal lidstaten genoemd. Hierover zal naar verwachting bij de Transportraad in december verder gesproken worden.

Luchtvaart

Het Finse Voorzitterschap opende de tafelronde door te benadrukken dat de luchtvaartsector een bijdrage moet leveren aan de klimaatopgave en refereerde daarbij aan de doelstellingen van het Parijs-akkoord. Hierbij is het belangrijk dat zowel gekeken wordt naar – voldoende ambitie binnen – CORSIA, maar ook naar andere maatregelen. Deze boodschap vond weerklank onder een groot deel van de lidstaten, evenals bij de EC.

De Raad was zodoende eensgezind over het feit dat op de markt gebaseerde maatregelen van belang zijn, wat brede deelname aan

CORSIA noodzakelijk maakt. Een groot deel van de lidstaten steunt daarmee de door de Commissie uitgezette lijn waarin de EC pleit voor een voortrekkersrol van de EU in ICAO (t.b.v. CORSIA) en de soevereiniteit om ETS te handhaven.

Er werden in de Raad voorts meerdere maatregelen aangestipt door de verschillende lidstaten. Nederland benoemde, evenals verschillende andere lidstaten, dat ook optimalisatie van het spoornetwerk van belang is als alternatief voor vluchten op korte afstand. En, in lijn met het Nederlandse standpunt, benadrukten een groot aantal lidstaten ook het belang van verdere optimalisatie van het Europese luchtruim, zowel qua indeling als qua management, het nader inzetten op onderzoek en ontwikkeling van energiezuinige vliegtuigen, en de productie van duurzame brandstoffen.

In de Raad liepen verder de meningen uiteen over het beprijzen van luchtvaart, onder andere door fiscale vergroening. Een aantal lidstaten gaf aan nog niet voldoende voordelen te zien van dergelijke maatregelen, en uitte zorgen over een verlies van connectiviteit en competitiviteit, en een verslechtering van het Europese concurrentievermogen. Andere lidstaten, waaronder ook Nederland, gaven aan wel de discussie voort te willen zetten over beprijzing en hoe die vorm te geven.

Scheepvaart

De Raad sprak ten slotte 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). Zowel Nederland als de andere interveniërende lidstaten en de EC benadrukten dat vanwege het mondiale karakter van scheepvaart en ten behoeve van het gelijke speelveld, een CO₂-reductie in de scheepvaart voornamelijk via inzet in de IMO bewerkstelligt moet worden. Ook een eventuele heffing op brandstoffen zou mondiaal bewerkstelligt moeten worden.

Een groot aantal lidstaten benadrukte voorts het belang dat ook ten behoeve van de scheepvaart ingezet moet worden op *research and development* om uitstoot terug te dringen, onder meer door het nader ontwikkelen van alternatieve brandstoffen en een duurzamere vloot door de ontwikkeling van duurzamere schepen. Daarnaast werd er gewezen op het feit dat scheepvaart een belangrijke modaliteit is in de *modal shift*.

Nederland benadrukte voorts dat ook op korte termijn verschillende stappen gezet kunnen worden. Zoals ook andere lidstaten opmerkten, kan hierbij bijvoorbeeld gedacht worden aan het optimaliseren van vaarroutes en logistieke processen, digitalisering, en het aanbieden van walstroom en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen door havens. Meerdere lidstaten gaven daarbij aan op dit moment geen heil te zien in een ETS voor zeevaart.

Ten slotte vroegen enkele lidstaten, net als Nederland, ook aandacht voor de binnenvaart. Binnenvaart kan evenals spoor en scheepvaart een rol spelen in de *modal shift*. Tegelijkertijd zal ook de binnenvaart zelf moeten verduurzamen.