

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-08

Milieuraad

Nr. 742

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 19 oktober 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 10 oktober 2018 over de geannoteerde agenda voor de informele milieu en Transportraad op 29 en 30 oktober 2018 (Kamerstuk 21 501-08, nr. 741).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 oktober 2018 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 18 oktober 2018 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Minister

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?

Zoals aangegeven in het BNC-fiche over het voorstel tot wijziging van de Richtlijn Verkeersveiligheid Weginfrastructuur¹ is de huidige richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur volledig geïmplementeerd op het Nederlandse rijkswegennet. Voor deze wegen is toepassing niet bezwaarlijk gebleken. Ook is aangegeven dat de nu door de Commissie voorgestelde wijzigingen grotendeels in lijn zijn met de wijze van werken door Rijkswaterstaat in Nederland en met de beleidskoers die momenteel via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt ingezet. In het fiche is ook aangegeven op welke punten de voorgestelde wijzigingen niet worden gedeeld, dit betreft met name punten op het gebied van proportionaliteit. Nederland vraagt hiervoor (samen met andere lidstaten) aandacht in de verdere onderhandelingen over de wijzigingen aan de richtlijn.

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.

De huidige zomertijd is Europees geregeld in richtlijn 2000/84/EG, welke de data bepaalt van de omschakeling. De Europese Commissie heeft nu een voorstel ingediend dat ziet op het hanteren gedurende alle seizoenen van dezelfde standaardtijd per 1 april 2019. Het laat lidstaten de mogelijkheid om in oktober nog een keer terug te schakelen naar de standaardtijd (wintertijd). U ontvangt het BNC-fiche over dit voorstel zo spoedig mogelijk.

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?

Het kabinet overlegt met diverse experts over dit onderwerp. De uitkomsten van deze gesprekken zullen worden meegenomen in de verdere onderhandelingen en standpuntbepaling van het kabinet over dit onderwerp. Voor wat betreft de verkeersveiligheid hebben het Nationaal Wetenschappelijk Instituut voor Verkeersveiligheid (SWOV)² en het onderzoeksbureau van het Europees Parlement³ onderzoek gedaan naar het effect van de omschakeling van zomertijd naar wintertijd, maar daaruit valt geen duidelijke conclusie te trekken over de meest wenselijke keuze.

Toekomst van het milieubeleid

Voor de discussie over de toekomst van het Europese milieubeleid zien de leden van de GroenLinks-fractie graag extra

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 2597.

² <https://www.swov.nl/publicatie/de-relatie-tussen-het-ingaan-van-de-wintertijd-en-het-aantal-verkeersslachtoffers>

³ http://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_STU%282017%29611006

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.

De doelstellingen circulair en veilig staan naast elkaar. Een circulaire economie kan alleen goed werken als de materiaalstromen voldoende veilig zijn. Daarmee is het belangrijk om veel aandacht te schenken aan het zo veel mogelijk beperken van zeer zorgwekkende stoffen in producten en productieprocessen. Dit geldt ook voor persistente, bioaccumulerende en toxische stoffen.

In de EU geldt dat als een stof onder de stoffenverordening REACH als zeer gevaarlijke stof (Substance of Very High Concern, SVHC) is aangemerkt, wordt gewerkt aan uitfasering van die stof. Voortgezet gebruik mag alleen met expliciete toestemming (autorisatie) en deze toestemming moet regelmatig worden geëvalueerd.

Dit legt echter geen beperking op aan import van voorwerpen waarin dergelijke stoffen zitten. In de Evaluatie REACH eerder dit jaar (COM(2018) 116 final) is dit probleem ook gesignaleerd. De Commissie vraagt daarom het Europees agentschap ECHA om te overwegen systematisch vóór de einddatum dat een SVHC gebruikt mag worden, een restrictie (producteis) op te stellen voor voorwerpen waarin zo'n stof aanwezig is. Deze actie zal extra inzet vergen van zowel het Agentschap als de lidstaten, maar wel zorgen voor betere bescherming van gezondheid en milieu en een beter gelijk speelveld voor de industrie.

Recentelijk heeft de Kamer zich in een motie uitgesproken voor het uitfaseren 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?

De genoemde motie betreft het onderwerp van de persistente, mobiele en toxische stoffen. Op dit moment kunnen stoffen die persistent, bioaccumulerend en toxisch zijn onder REACH worden aangemerkt als SVHC. Dit geldt ook voor stoffen die zeer persistent en zeer bioaccumulerend zijn. Nederland steunt het Duitse initiatief om ook te komen tot criteria voor persistente, mobiele en toxische (PMT) stoffen en levert waar mogelijk input. Het is daarbij belangrijk dat de criteria de echte zorgstoffen afdekken.

Het in REACH opnemen van deze criteria vergt een aanpassing van deze verordening. De kans dat dit binnen enkele jaren gebeurt, is klein. Strikt genomen is het ook niet noodzakelijk omdat onder REACH een «vangnet» artikel is (57f) dat ruimte biedt om een stof ook als SVHC aan te merken als deze niet aan de bestaande criteria voldoet, maar er wel wetenschappelijke aanwijzingen zijn dat deze leidt tot ernstige zorg voor de gezondheid of het milieu. Mijn inzet is erop gericht het gebruik van dat vangnet nu voor dit type stoffen, via een beoordeling per stof, geaccepteerd te krijgen.

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?

Er is een verschil in Europees geharmoniseerde regelgeving tussen voertuigen die goederen vervoeren en voertuigen die personen

vervoeren. Voor rijbewijzen gelden verschillende exameneisen: een rijbewijs D (bus) is niet hetzelfde als een rijbewijs C (vrachtvervoer). Ook de voertuigeisen verschillen: personenvervoer is categorie M, goederenvervoer is categorie N. Eisen en dus verschillen staan in Europese regelgeving. Het is in mijn ogen logisch dat aan voertuigen en de bestuurders door de EU andere eisen worden gesteld wanneer het voertuig wordt gebruikt voor het vervoer van goederen dan wel het vervoer van personen. Daarom zijn ook voor de verduurzaming daarvan verschillende green deals afgesloten, namelijk de green deal zero emissie stadslogistiek en de green deal zero emissie doelgroepenvervoer.

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.

Europa kent inderdaad een grote ambitie ten aanzien van HSL-netwerken. Zo is in het witboek⁴ van de Commissie over vervoer uit 2011 nog een ambitie uitgesproken om de lengte van het bestaande HSL-netwerk te verdrievoudigen bij 2030. Het recente verslag⁵ van de Europese Rekenkamer op dit onderwerp laat echter zien dat er op dit moment sprake is van een versnipperd HSL-netwerk in Europa. Bij veel landen hebben de nationale hogesnelheidslijnen prioriteit in plaats van de grensoverschrijdende, ook omdat verbindingen over de grens nog ingewikkelder zijn. Ik vind het daarom van belang om gezien deze constateringen met de Europese collega's te kijken op welke wijze we een volgende stap kunnen maken rondom het internationale spoorvervoer. Gezamenlijk moeten we in Europa toewerken naar een hernieuwde gecoördineerde aanpak op dit onderwerp.

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.

Het gemak om een (multimodaal) ticket te boeken en te betalen, en toegang tot goede reisinformatie voor en tijdens de reis kunnen bijdragen aan het aantrekkelijker maken van de internationale treinreis. Ik ondersteun de lopende initiatieven van de Europese Commissie om dit nader te onderzoeken. In Nederland zelf worden sectorpartijen ook aangemoedigd om initiatieven te ontwikkelen om (multimodale) korte afstandsreizen toegankelijker te maken voor de internationale reiziger. Samen met de sectorpartijen wordt gekeken welke stappen gezet kunnen worden op het vlak van reisgemak.

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.

Zoals aangegeven in de beantwoording van recente Kamervragen van het lid Van Raan (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3184) is luchtvaart niet uitgesloten van het Parijsakkoord. De sector zal net als alle andere

⁴ COM(2011) 144.

⁵ ERK, speciaal verslag nr. 19/2018.

sectoren moeten bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen van Parijs. Een verschil is dat emissies van de internationale luchtvaart en zeevaart worden gerealiseerd via de verantwoordelijke VN-organisaties (ICAO, IMO) en nationale emissies via nationale bijdragen, de *nationally determined contributions* (NDC's).

Ook de luchtvaartsector zal de uitstoot moeten terugbrengen. In eerder genoemde beantwoording wordt onder andere de mondiale aanpak in ICAO beschreven. Het betreft een breed palet aan technologische, operationele en infrastructurele maatregelen. Bijvoorbeeld de CO₂ certificeringsnorm voor vliegtuigen. Daarnaast wordt ingezet op duurzame energie (brandstoffen, elektrificatie) en het mondiale CO₂ compensatie- en reductiesysteem (CORSIA). Over de Nederlandse inzet in ICAO, en specifiek ook met betrekking tot CORSIA, heb ik uw Kamer in april dit jaar in meer detail geïnformeerd (Kamerstuk 31 936, nr. 465). Hierin is onder andere ingegaan op het belang van monitoring, rapportage, transparantie, kwaliteitscriteria voor emissie-eenheden, voorkomen van dubbeltellingen, de waardering van het gebruik van biobrandstoffen binnen het systeem en een uniforme uitvoering wereldwijd. Ook is daarin het onderhandelingsproces over CORSIA beschreven en de Nederlandse en Europese inzet daarbinnen.

In de beantwoording van de genoemde Kamervragen heb ik aangegeven dat – in aanvulling op de mondiale aanpak – ook Europees veel gedaan wordt om de CO₂ uitstoot van de luchtvaart terug te dringen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om via het EU ETS, de inzet op duurzame alternatieve brandstoffen, *Single European Sky* en duurzame innovatie. Nationaal wordt o.a. ingezet op het verduurzamen van de grondoperatie op luchthavens, de inzet van biobrandstof, elektrificatie, de herziening van het luchtruim, en toegepast onderzoek t.a.v. uiteenlopende duurzame innovaties.

Aan de Duurzame Luchtvaarttafel (onder de Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord) wordt momenteel met sectorpartijen en andere stakeholders gesproken over een gezamenlijke nationale en internationale ambitie en de maatregelen die daarbij horen. Over de uitkomst van de Duurzame Luchtvaarttafel wordt u nader geïnformeerd na de totstandkoming van het bredere Klimaatakkoord.

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.

In de High Level Group Road Safety is afleiding een belangrijk terugkerend onderwerp voor uitwisseling van kennis en ervaring. De Nederlandse campagne Mono en ook het convenant dat door veel Nederlandse partners is ondertekend, is daar zeer onlangs gepresenteerd. De Commissie heeft zich bereid verklaard om te bezien of en hoe de telecomsector en de autosector op Europees niveau aangesproken kunnen worden op hun verantwoordelijkheid, in navolging van het Nederlandse voorbeeld.

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.

De Nederlandse inzet in de totstandkoming van de APK-richtlijn is altijd geweest dat de baten van aanvullende eisen moeten opwegen tegen de

kosten. Zo is de APK voor personenauto's niet veranderd en is de APK noch voor motoren noch voor brommers verplicht.

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?

Een meerderheid van landen heeft ingestemd met het akkoord op hoofdlijnen. De Raad is in overgrote meerderheid ervan overtuigd dat het voorliggende compromis de juiste balans vormt tussen de verschillende belangen. Voor het kabinet is het resultaat teleurstellend. Daarom heeft Nederland ook aangegeven niet akkoord te kunnen gaan met dit compromis. Er volgt nu de triloog met het Europees Parlement dat eerder al positie heeft ingenomen en voor meer ambitie pleit. Het is belangrijk dat er snel een akkoord komt en ik hoop dat het eindresultaat beter is dan het bereikte hoofdlijnenakkoord van de Raad.

Op Europees niveau is er nog andere wet- en regelgeving die bijdraagt aan het verduurzamen van de transportsector. Ik noem in dit verband de Richtlijn voor alternatieve tankinfrastructuur, de brandstofkwaliteitsrichtlijn, de Richtlijn inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen en de Richtlijn voor hernieuwbare energie. Ten slotte lopen momenteel de onderhandelingen over het voorstel voor CO₂-emissienormen van vrachtwagens. Voor de reductiedoelen zijn de lidstaten zelf verantwoordelijk en zullen er dus op nationaal niveau maatregelen moeten worden genomen om die doelen te behalen. De uitwerking daarvan komt aan de orde bij het Klimaatakkoord.

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.

Nederland werkt samen met gelijkgestemde landen en verkent mogelijkheden om met nationaal en lokaal beleid de verduurzaming van het wagenpark en de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te versnellen. Nederland heeft het initiatief genomen om samen met een aantal gelijkgestemde EU-landen regelmatig informeel te overleggen. In het kader van het Klimaatakkoord wordt het pakket aan nationale maatregelen verder uitgewerkt. Hierbij wordt ook naar de synergie met andere lidstaten gekeken.

De leden van de GroenLinks-fractie vrezen dat de eerder afgesproken emissienormen voor NO_x 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 vrees van de GL-fractie onderschrijf ik niet. Door de normen voor fijnstof worden sinds een aantal jaren alle nieuwe dieselveertuigen

uitgerust met een roetfilter. Dit zorgt voor een sterke verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast heb ik uw Kamer regelmatig geïnformeerd over alle facetten van de Real Driving Emissions testprocedure (RDE). Deze procedure zal ertoe leiden dat de NO_x-emissies van nieuwe auto's de komende jaren flink gaat dalen. Naast de opgave voor luchtkwaliteit heeft het kabinet ook een klimaatopgave. Hierover is in het Regeerakkoord het streven opgenomen dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Ik betreur het dat er weinig draagvlak is bij andere lidstaten om tot strengere Europese CO₂-normen te komen om de overgang naar emissieloze voertuigen te versnellen. Dat betekent dat we meer aanvullend nationaal beleid nodig zullen hebben om aan de doelstelling van het Regeerakkoord te voldoen. De uitwerking daarvan komt aan de orde in het Klimaatakkoord.

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?

In Duitsland is het aandeel dieselauto's veel groter dan in Nederland en mede als gevolg daarvan hebben een aantal Duitse steden te maken met zeer forse overschrijdingen van de Europese luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide (NO₂). Om een inrijverbod van dieselauto's te voorkomen, heeft de Duitse regering afspraken gemaakt met Duitse voertuigfabrikanten. In de voorbereiding is hierover geen overleg geweest met Nederland. Die afspraak bestaat uit het aanbrengen van een emissiebestrijdingssysteem bij Euro 5 dieselvoertuigen of een inruilpremie voor Euro 4 en 5 dieselvoertuigen.

Sommige fabrikanten hebben aangegeven dat zij het achteraf inbouwen van een emissiebestrijdingssysteem niet gaan aanbieden omdat het te complex en storingsgevoelig is. Zodra meer zicht komt op de mogelijkheid tot achteraf inbouwen van een emissiebestrijdingssysteem, zal ik bezien of dat ook voor de Nederlandse situatie toegepast kan worden. Een dergelijke verkenning is ook onderdeel van de rijksmaatregelen in het kader van de aanpassing van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2018.

De inruilpremie kan ertoe leiden dat meer oude dieselauto's vanuit Duitsland worden geëxporteerd, waardoor er mogelijk meer oude diesels in andere Europese landen terechtkomen. In Europees verband is door Nederland en andere landen zoals Bulgarije, Polen en Slowakije, aandacht gevraagd voor deze problematiek. Overigens kent Nederland in vergelijking met andere Europese landen een veel hogere motorrijtuigenbelasting voor dieselauto's, waardoor de export vanuit Duitsland voor Nederland beperkt zal zijn.

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.

Wij zetten in Nederland in op permanente verbetering van de luchtkwaliteit met als doel de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie

te bereiken. In Europa zijn de belangrijkste kwantitatieve doelstellingen vastgelegd in de richtlijnen die toezien op de luchtkwaliteit en de emissieplafonds. Deze doelstellingen zijn belangrijke referentiepunten voor het bereiken van schonere lucht, maar voor bijvoorbeeld fijnstof, niet gelijk aan de streefwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Veel lidstaten voldoen echter nog niet aan huidige grenswaarden van de EU-richtlijn. Daarom draag ik internationaal uit dat ik het belangrijk vind dat er naast het voldoen aan de Europese grenswaarden wordt ingezet op het bereiken van gezonde lucht en gezondheidswinst. Dit breng ik onder in de Fitness Check die binnenkort aan de Tweede Kamer zal worden toegezonden. De Fitness Check zal eind 2019 worden afgerond en zal inzicht bieden in de toekomstbestendigheid van het huidige instrumentarium. Het zou goed zijn als ook andere landen de Nederlandse ambitie delen en samen willen inzetten op een permanente verbetering van de luchtkwaliteit. Een van de acties die ik daarom in het kader van het Schone Lucht Akkoord wil inzetten is om met de ons omringende landen samenwerking te zoeken op het terugdringen van de grensoverschrijdende emissies.