

Vergaderjaar 2018–2019

34 734

EU-voorstellen: EU-mobiliteitspakket

C

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 25 oktober 2018

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving¹ en voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit² hebben kennisgenomen van het Derde mobiliteitspakket dat op 17 mei 2018 is gepresenteerd door de Europese Commissie.

¹ Samenstelling **Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving**:

Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Vac. (GL), P. van Dijk (PVV), Atsma (CDA), D.J.H. van Dijk (SGP), Don (SP), Jorritsma-Lebbink (VVD) (*vicevoorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Köhler (SP), Meijer (SP), Nooren (PvdA) (*voorzitter*), Pijlman (D66), Schaper (D66), Stienen (D66), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Van der Sluijs (PVV), Van Zandbrink (PvdA), Fiers (PvdA), Van Leeuwen (PvdD)

² Samenstelling **Economische Zaken en Klimaat/Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit**:

Nagel (50PLUS) Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Koffeman (PvdD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Ester (CU), Vac. (GL), Kok (PVV) (*vicevoorzitter*), Gerkens (SP) (*voorzitter*), Atsma (CDA), N.J.J. van Kesteren (CDA), Reuten (SP), Pijlman (D66), Prast (D66), Van Rij (CDA), Schalk (SGP), Schnabel (D66), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Overbeek (SP), De Bruijn-Wezeman (VVD), Van der Sluijs (PVV), Van Zandbrink (PvdA), Fiers (PvdA), Aardema (PVV)

Ten aanzien van een aantal voorstellen³ hebben deze leden op 25 september 2018 op 25 september een aantal vragen gesteld aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 25 oktober 2018 gereageerd, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

De commissies brengen bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier voor dit verslag,
De Boer

³ COM(2018)284; E-dossier E180020, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180020_voorstel_voor_een.
COM(2018)293; E-dossier E180021, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180021_commissiemededeling_europa.
COM(2018)330; E-dossier E180022, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180022_commissiemededeling_een.
COM(2018)278; E-dossier E180024, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180024_voorstel_voor_een.
COM(2018)279; E-dossier E180025, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180025_voorstel_voor_een.
COM(2018)286; E-dossier E180026, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180026_voorstel_voor_verordening.
COM(2018)296; E-dossier E180027, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180027_voorstel_voor_een.

BRIEF VAN DE VOorzITTERS VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR VASTE COMMISSIES VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT EN OMGEVING EN VOOR ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT/ LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKWALITEIT

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Den Haag, 25 september 2018

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving, en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben met belangstelling kennisgenomen van het Derde mobiliteitspakket dat op 17 mei 2018 is gepresenteerd door de Europese Commissie. Ten aanzien van een aantal voorstellen⁴ hebben deze leden een aantal vragen. Tevens hebben zij met belangstelling kennisgenomen van de daarbij behorende BNC-fiches⁵.

De leden van de fracties van D66, PVV, PvdA en GroenLinks hebben met belangstelling kennisgenomen van de Europese Commissievoorstellen en hebben daarover een aantal vragen. De SP-fractieleden sluiten zich graag aan bij de vragen van de GroenLinks-fractieleden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Het bekende Britse weekblad *The Economist* voorspelde onlangs dat het snel groeiende gebruik van de e-bike zal leiden tot niets minder dan een «*transformation of urban mobility*». ⁶ De fractieleden van D66 delen deze constatering en benadrukken het belang van het in goede banen leiden van deze ontwikkeling. In Nederland het dichtstbevolkte land in Europa zal deze immers verstrekkende gevolgen hebben.

Tegen deze achtergrond komt de mededeling van de Europese Commissie over duurzame mobiliteit⁷ op een goed moment. De leden van de D66-fractie constateren echter dat de Europese Commissie niets opmerkt over e-bikes, ondanks het snel toenemende gebruik van deze fietsen. Deelt u de opvatting van deze leden dat de aandacht voor de ontwikkeling van het gebruik van e-bikes ook een van de prioriteiten zou moeten zijn? Dat doet overigens niet af aan het belang van ook een groei in het gebruik van «gewone» fietsen. Dat laatste is goed voor de gezondheid van de fietsers zelf en ook voor het milieu. Ook legt de voor fietsverkeer benodigde infrastructuur een veel kleiner beslag op de beschikbare ruimte dan bij het gemotoriseerde auto- en vrachtverkeer het geval is. Het

⁴ COM(2018)284; E-dossier E180020, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180020_voorstel_voor_een.
COM(2018)293; E-dossier E180021, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180021_commissiemededeling_europa.
COM(2018)330; E-dossier E180022, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180022_commissiemededeling_een.
COM(2018)278; E-dossier E180024, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180024_voorstel_voor_een.
COM(2018)279; E-dossier E180025, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180025_voorstel_voor_een.
COM(2018)286; E-dossier E180026, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180026_voorstel_voor_verordening.
COM(2018)296; E-dossier E180027, te raadplegen op: https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e180027_voorstel_voor_een.

⁵ *Kamerstukken I* 2017/18, 22 122/34 734, HS.

⁶ «Electric invasion. How two-wheelers are weaving their way into urban transport», *The Economist*, 23 juni 2018 (Print edition).

⁷ COM(2018)293.

bovenmatig ruimtegebruik van de auto – zowel als hij rijdt als wanneer hij stilstaat – is door het toenemend ruimtegebruik in de steden een steeds groter probleem aan het worden. Een grootscheepse overstap van automobilisten naar de fiets kan hier (een deel van) de oplossing bieden. Een verbetering in de weginfrastructuur voor fietsers is daarbij vanzelfsprekend van groot belang.

Het toenemend gebruik van elektrische fietsen zal ook leiden tot toenemend gebruik van batterijen. Een breed en samenhangend beleid is nodig met betrekking tot de productie en ontwikkeling van batterijen.⁸ Bent u het eens met de weg die de Commissie daarbij gekozen heeft, namelijk een breed strategisch actieplan voor batterijen? En bent u bereid in de EU deze aanpak te ondersteunen, inclusief de doelstelling duurzaamheid van de EU-productie-industrie voor batterijcellen met een zo laag mogelijke ecologische voetafdruk.

Bijzonder welkom is dat het kabinet fietsinfrastructuur noemt als een van de vier voor Nederland belangrijke *Safety Performance Indicators*.⁹ Daaraan valt in een groot aantal EU-lidstaten nog veel te verbeteren. De leden van de D66-fractie verwelkomen daarom het voorstel van het kabinet als koploper in de EU op het punt van verkeersveiligheid samen met de Commissie kernprestatie indicatoren uit te werken. Kan daarbij verwacht worden dat u daarbij fietsveiligheid als een van de prioriteiten zal beschouwen?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PVV-fractie

Ten aanzien van het verordeningvoorstel betreffende goedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van voertuigen, inzittenden en kwetsbare verkeersdeelnemers¹⁰ hebben de leden van de PVV-fractie de volgende vragen.

Het pakket moet bijdragen aan een verbetering en versterking van het aantal banen in de sector. Wat zullen Nederlandse chauffeurs hiervan merken? Wat heeft in dit pakket de hoogste prioriteit: banen of veiligheid?

De Europese Commissie schrijft een reeks geavanceerde voertuigveiligheidskenmerken voor alle voertuigen voor (intelligente snelheidsassistent, een standaard voor een alcoholslotinstallatie, vermoeidheids- en aandachtsdetectie, afleidingsdetectie, noodremsystemen en achteruitrijdetectie). Betekent dit dat de EU automobielfabrikanten gaat opleggen deze geavanceerde voertuigveiligheidskenmerken standaard in te bouwen?

Bij het verordeningvoorstel inzake etikettering van banden¹¹ wordt aangenomen dat deze maatregel 250.000 nieuwe banen zal opleveren. Waar is dit aantal op gebaseerd? Waar zullen deze banen komen? Met welk percentage zal een autoband door deze maatregel in prijs stijgen?

Wanneer het gaat over de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen, vragen de PVV-fractieleden of de Nederlandse ambities (een reductie van minus 24% in 2015 en minus 35–45% in 2030) met het Nederlandse parlement zijn afgestemd. Gaat de Nederlandse overheid handhaven op buitenlandse vrachtauto's die niet aan deze norm voldoen en wat zullen

⁸ COM(2018)293, p. 9–11.

⁹ *Kamerstukken I* 2017/18, 22 122/34 734, HS, p. 5.

¹⁰ COM(2018)286.

¹¹ COM(2018)296.

dan de sancties zijn? Hoe groot is het aantal Nederlandse bedrijven dat door de verordening¹² in de problemen zal komen?

Het verordeningvoorstel betreffende elektronische informatie over goederenvervoer¹³ moet bijdragen aan de modernisering van mobiliteit, meer toegankelijke mobiliteit en een verbetering en een versterking van het aantal banen in de transportsector. Kunt u aangeven in hoeverre de banen en werkgelegenheid in deze sector voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs beschermd worden, of moeten we op een extra toestroom van vrachtwagenchauffeurs vanuit Oost-Europese landen rekenen?

Omdat de wijze waarop gemeld moet worden aan een maritiem single window (MSW) niet is bereikt door middel van Richtlijn 2010/65/EU, wordt er nu een IT¹⁴-raamwerk van onderling geharmoniseerde meldpunten – de nationale MSW's – gerealiseerd.¹⁵ Hoeveel gaat dit Nederland kosten? Betreft het hier een standaardprogramma of betreft het maatwerk?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Derde mobiliteitspakket. Nederland heeft een stevige klimaatambitie (met brede politieke steun) vastgelegd in het Initiatiefvoorstel-Klaver, Asscher, Beckerman, Jetten, Dik-Faber, Yesilgöz-Zegerius en Agnes Mulder (Klimaatwet)¹⁶. De zogenaamde klimaattafels hebben voor het zomerreces hun resultaten opgeleverd, die als bouwstenen gelden voor de uiteindelijke aanpak. Ook de klimaattafel Mobiliteit heeft haar huiswerk gedaan. Uiteraard is er een samenhang tussen de maatregelen die Europa neemt/kan nemen en de maatregelen die Nederland neemt/kan nemen op het gebied van mobiliteit. Gezien de actualiteit van de uitwerking, en mogelijk veranderende inzichten, aan Nederlandse zijde zijn de leden van de PvdA-fractie benieuwd hoe u deze samenhang ziet en heeft daarom de volgende vragen. Hoe verhoudt het Derde mobiliteitspakket zich tot de Nederlandse klimaatambitie? Is dit pakket ondersteunend aan of belemmerend voor de Nederlandse ambitie? Kunt u dit motiveren?

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De GroenLinks-fractieleiden hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel COM(2018)284 van de Europese Commissie en het daarbij behorende BNC-fiche¹⁷ van het kabinet. Zij hebben enkele vragen.

Het kabinet geeft aan dat Nederland met andere lidstaten, op basis van internationaal wetenschappelijk onderzoek, pleit voor een aanscherping van de CO₂-emissienorm voor nieuwe zware bedrijfsvoertuigen met 24% in 2025 ten opzichte van 2015. Voor het jaar 2030 pleit Nederland voor een CO₂-emissienorm die 35 à 45% strenger is. Deze normen zijn technisch haalbaar en kosteneffectief.

Het Europese Commissievoorstel behelst slechts een aanscherping met 15% in 2025, en 30% in 2030. Het kabinet geeft aan dat het Commissievoorstel vertaald naar het referentiejaar neerkomt op – 18% in 2025, en – 33% ten opzichte van 2015. Ook met deze vertaling blijven de emissienormen CO₂ in het voorstel van de Europese Commissie aanzienlijk hoger dan wat Nederland en andere landen bepleiten. Ook een grote groep

¹² COM(2018)284.

¹³ COM(2018)279.

¹⁴ Informatietechnologie.

¹⁵ COM(2018)278.

¹⁶ Kamerstukken 34 534.

¹⁷ Kamerstukken I 2017/18, 22 122/34 734, HS.

internationale bedrijven, waaronder Unilever en Heineken, pleiten voor – 24% in 2025.

Zult u inzetten op aanscherping van de normen in het Europese Commissievoorstel? Deelt u het oordeel van de *International Council in Clean Transportation* (ICCT) dat, om de doelen van Parijs te halen, een CO₂-reductie «close to – 50%» nodig is voor deze categorie voertuigen?¹⁸ Wat is uw ambitie? Zet u in op een reductie van minimaal – 45% in 2030? En zult u bij de review in 2022 inzetten op nog scherpere normen voor 2030, wanneer technologische ontwikkelingen daartoe kansen bieden?

Bent u het eens met de GroenLinks-fractieleden dat het de voorkeur verdient om de stads- en streekbussen (de niet-langeafstandsbussen) uit dit voorstel te halen, en hiervoor een apart en veel ambitieuzer traject in te zetten, omdat de inzet van *zero emission*-bussen snel groeit en in 2025 een veel scherpere CO₂-norm haalbaar is dan bij vrachtwagens?

De leden zijn het eens met het kabinet dat het instrument van *supercredits* ongewenst is en tot verlaging van de algemene ambitie zal leiden. Heeft Nederland medestanders op dit punt?

Bent u het eens met de leden dat ook de ambitie van de Europese Commissie op het gebied van *Zero Low Emission Vehicles* (ZLEV) gering is en dat hogere percentages nodig en haalbaar zijn? Zo ja, voor welke inzet kiest u?

Bent u bereid een voortrekkersrol te spelen? Hoe zult u daar invulling aan geven? Welke landen verzetten zich tegen aanscherping van de normen in het Europese Commissievoorstel?

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving, en Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 19 oktober 2018.

Een gelijkkluidende brief is verzonden aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving
J.E.A.M. Nooren

Voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat / Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
A.M.V. Gerkens

¹⁸ https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_EU-HDV-CO2_position-brief_20180725.pdf, p. 3.

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 oktober 2018

Hierbij bied ik u de reactie aan op de vragen van uw Kamer over het Derde Mobiliteitspakket, gesteld op 25 september 2018. Ik beantwoord de vragen mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Vragen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen of ik de opvatting deel dat de aandacht voor de ontwikkeling van het gebruik van e-bikes ook een van de prioriteiten zou moeten zijn.

Aandacht voor elektrische fietsen is inderdaad belangrijk, zowel in Nederland als in Europa. Binnen het woon-werkverkeer kan fietsen een belangrijke oplossing bieden en zorgen voor vitaliteit van de werknemer. Het wordt in Nederland mogelijk om naast de «gewone» fietsen ook elektrische fietsen te leasen tegen een eenvoudig bijtellingspercentage. Verder vraagt de (e-)fiets aandacht voor de veiligheid in het verkeer. Er moet aandacht zijn voor het gedrag van de fietser en de weginfrastructuur voor de fietser.

De leden van de D66-fractie vragen of ik het eens ben met de weg die de Commissie gekozen heeft met betrekking tot de productie en ontwikkeling van batterijen en of ik bereid ben deze aanpak in de EU te steunen.

In de transitie naar schoon en duurzaam transport is de opslag van energie een cruciale uitdaging. Bij alle modaliteiten geldt dat elektrificatie van belang is voor de emissiereductiedoelstelling. We zien dat vervoer steeds meer elektrificeert dankzij grote onderzoeks- en marktinspanningen.

Op dit moment kan ik nog geen uitspraken doen over steun voor de aanpak van de EU. IenW en EZK volgen de ontwikkelingen op het gebied van batterijen. De ministeries zijn voornemens om met een onderzoek te starten waarin de kansen voor Nederland in een Europese batterij industrie worden verkend.

De leden van D66-fractie vragen of we fietsveiligheid als een van de prioriteiten beschouwen bij de ontwikkeling van Safety Performance Indicators op Europees niveau.

De Europese Commissie heeft een voorstel gedaan voor 8 SPIs. Deze zullen samen met de lidstaten verder worden uitgewerkt. Fietsveiligheid valt hier niet onder. In de brief aan uw kamer van 12 december 2016¹⁹ is aangegeven welke stappen de Minister nationaal maakt bij het ontwikkelen van risicogestuurd werken. Fietsinfrastructuur is één van de onderwerpen waar methoden voor worden ontwikkeld en die in diverse pilots zijn toegepast. Op termijn kan dit leiden tot een SPI voor fietsinfrastructuur op nationaal niveau.

Vragen van de leden van de PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben vragen ten aanzien van het voorstel betreffende goedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van voertuigen, inzittenden en kwetsbare verkeersdeel-

¹⁹ Kamerstukken 2016–2017, 29 398, nr. 544

nemers. Wat zullen Nederlandse chauffeurs hiervan merken? Wat heeft in dit pakket de hoogste prioriteit: banen of veiligheid?

Veiligheid staat voor mij voorop. Banen en veiligheid zijn echter twee volstrekt verschillende aspecten. Het een hoeft niet ten koste te gaan van het andere.

De leden van de PVV-fractie vragen of het voorschrijven van een reeks geavanceerde voertuigveiligheidskenmerken voor alle voertuigen, betekent dat de EU automobielabrikanten gaat opleggen deze voertuigveiligheidskenmerken standaard in te bouwen.

Ja. Als het voorstel wordt aangenomen, zullen nieuwe voertuigen pas op de markt worden gebracht als zij deze nieuwe veiligheidssystemen bevatten.

Bij het Verordeningvoorstel inzake etikettering van banden wordt aangenomen dat deze maatregel 250.000 nieuwe banen zal opleveren. De leden van de PVV-fractie vragen waar dit aantal op is gebaseerd en waar deze banen zullen komen. Met welk percentage zal een autoband door deze maatregel in prijs stijgen?

Het impact assessment van de Commissie geeft geen onderbouwing van de toename van de werkgelegenheid. De Commissie geeft aan dat die banen terecht komen bij de bandenfabrikanten, de groothandel en de bandenfitters. In het BNC-fiche heeft het kabinet vraagtekens geplaatst bij de berekening van de baten door de Commissie. Nederland verwacht dat deze baten minder groot zullen zijn. Wij verwachten niet dat een aangepast bandenlabel zoals voorgesteld door de Commissie, tot een prijsverhoging van banden zal leiden.

De leden van de PVV-fractie vragen zich af, wanneer het gaat over de CO₂-normen voor zware bedrijfsvoertuigen, of de Nederlandse ambities (een reductie van minus 24% in 2015 en minus 35–45% in 2030) met het Nederlandse parlement zijn afgestemd. Voorts vragen zij zich af of de Nederlandse overheid gaat handhaven op buitenlandse vrachtauto's die niet aan deze norm voldoen. Deze leden willen ook weten wat de sancties bij overtreding zijn. Ten slotte willen deze leden weten hoe groot het aantal Nederlandse bedrijven is dat door de verordening in de problemen zal komen.

Het kabinetsstandpunt, zoals uiteengezet in het BNC-fiche, is in lijn met het breed gedragen kabinetsdoel om in 2030 49% van de CO₂-uitstoot te reduceren. Om dit klimaatdoel te kunnen halen is ambitieus Europees bronbeleid heel belangrijk. De Tweede Kamer heeft hiervoor brede steun uitgesproken. Dit EU-bronbeleid is een fabrikantennorm die geldt voor nieuwe vrachtwagens in de hele EU. Die gelden dus voor alle fabrikanten die voertuigen in Europa op de markt brengen. De handhaving, in de vorm van boetes voor fabrikanten die niet aan de norm voldoen, ligt bij de Europese Commissie. De boete die de Europese Commissie voorstelt bedraagt 6.800 Euro per gram CO₂/tonkilometer die de fabrikant per nieuw verkocht voertuig overschrijdt. Nederland levert, net zoals alle andere landen, de gegevens van de CO₂-uitstoot van alle nieuw geregistreerde voertuigen aan Brussel. Nederlandse bedrijven juichen streng bronbeleid toe. Zij profiteren hier namelijk van in de vorm van lagere brandstofkosten. In open brieven hebben veel grote bedrijven de Commissie gevraagd om met streng bronbeleid te komen. In het position paper (reeds in uw bezit), dat als input diende voor het kabinetsstandpunt, hebben BOVAG, TLN, EVOFENEDEX en Natuur & Milieu samen met het rijk voor strenge maar haalbare normen gepleit. In Nederland is dus brede maatschappelijke steun voor ambitieuze normen.

De leden van de PVV-fractie vragen in hoeverre de banen en werkgelegenheid in deze sector voor Nederlandse vrachtwagenchauffeurs beschermd worden, of moeten we op een extra toestroom van vrachtwagenchauffeurs vanuit Oost-Europese landen rekenen?

Het voorstel betreffende elektronische informatie over goederenvervoer is noodzakelijk om papierloos transport, en daarmee veel besparingen voor alle transportmodaliteiten mogelijk te maken. Het Commissievoorstel is tot stand gekomen door een actieve lobby van de transportsector, waaronder ook TLN. Berekend voor Nederland is een lastenvermindering voor de transportsector van honderden miljoenen per jaar. Voor alle Europese bedrijven gaat het om miljarden besparingen. Daar zet de Minister op in. Daarover is eerder ook gerapporteerd aan de Tweede Kamer in het kader van de Maatwerk Aanpak regeldruk-Logistiek²⁰. Het Commissievoorstel heeft geen invloed op de werkgelegenheid van vrachtwagenchauffeurs en ik verwacht geen extra toestroom van vrachtwagenchauffeurs uit Oost-Europa. Het onderhavige voorstel heeft vooral betrekking op de noodzaak voor overheden om digitale data te kunnen ontvangen en verwerken.

De leden van de PVV-fractie vragen hoeveel het IT11-raamwerk van onderling geharmoniseerde meldpunten Nederland gaat kosten. Betreft het hier een standaardprogramma of betreft het maatwerk?

De Commissie heeft een voorstel voor een verordening uitgebracht voor het ontwikkelen van een Europese Maritieme Single Window omgeving (EMSWe), met als doel het faciliteren van de scheepvaart. Het scheepvaartbedrijfsleven heeft hierom gevraagd. Om dit te bereiken zullen de verplichte elektronische meldingen van schepen die een Europese haven aandoen, worden geharmoniseerd. Daarvoor zal nieuwe toegangssoftware moeten worden geïnstalleerd op de nationale single windows en zullen de bestaande systemen worden aangepast. Het is nog niet bekend hoeveel kosten de aanpassingen met zich meebrengen. Pas nadat de Verordening is vastgesteld, wordt bepaald waaraan de IT-systemen moeten voldoen. Nederland zal zich actief inzetten om samen met de EU de technische specificaties op te stellen, met als doel zo min mogelijk aanpassingen aan het huidige Nederlandse systeem. De interfaces worden door de EU ontwikkeld en zijn gelijk voor alle lidstaten, maar Nederland zal op het Nederlandse single window aangepaste aansluitingen moeten ontwikkelen. Dit laatste is maatwerk.

Vraag van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het derde mobiliteitspakket zich verhoudt tot de Nederlandse klimaatambitie.

Het kabinet is blij dat schone mobiliteit ook onderdeel van het mobiliteitspakket uitmaakt. Het derde mobiliteitspakket biedt perspectief om de nationale doelstelling te halen van 7,3 Mton CO₂-reductie in 2030. Scherpe CO₂-normering voor bijvoorbeeld zware bedrijfsvoertuigen helpen onze nationale ambities en dragen bij aan de reductiedoelstelling. Bij een aantal andere maatregelen is onze nationale ambitie hoger en pleit het Rijk samen met het bedrijfsleven voor hogere doelstellingen en/of scherpere maatregelen binnen de EU. Het mobiliteitspakket alleen is niet voldoende voor het bereiken van onze nationale ambities.

²⁰ Kamerstukken 2017–2018, 29 362, nr. 265

Vraag van de leden van de GL-fractie, gesteund door de leden van de SP-fractie

De leden van de GL-fractie vragen, of ik mij wil inzetten voor een aanscherping van de normen in het Europese Commissievoorstel. Zij vragen verder of ik het oordeel van de International Council in Clean Transportation (ICCT) deel dat, om de doelen van Parijs te halen, een CO₂-reductie «close to – 50%» nodig is voor deze categorie voertuigen. Deze leden willen weten wat mijn ambitie is en of ik inzet op een reductie van minimaal – 45% in 2030. Voorts willen zij weten of ik bij de review in 2022 inzet op nog scherpere normen voor 2030, wanneer technologische ontwikkelingen daartoe kansen bieden.

Ik zet mij in voor een aanscherping van het ambitieniveau. Het door de Commissie voorgestelde reductiepercentage in 2030 is een minimum van 30%. Daar is zeker nog ruimte voor een hoger doel. We weten nu echter nog niet hoe de technologische ontwikkelingen gaan als het gaat om elektrificatie. In 2022 is daar meer zicht op, vandaar de herziening, waar u ook aan refereert. In 2022 is het de inzet een ambitieus doel vast te leggen, zodat we de laatste ontwikkelingen mee kunnen nemen en dus geen kansen laten liggen. Maar ik kan nu voor dat jaar nog geen concreet percentage noemen. In het kabinetsstandpunt staat omschreven dat het reductiepotentieel in 2030 maximaal benut moet worden.

De leden van de GL-fractie vragen of ik het eens ben dat het de voorkeur verdient om de stads- en streekbussen (de niet-langeafstandsbussen) uit dit voorstel te halen, en hiervoor een apart en veel ambitieuzer traject in te zetten, omdat de inzet van zero emission-bussen snel groeit en in 2025 een veel scherpere CO₂-norm haalbaar is dan bij vrachtwagens.

Ik ben het eens met u als u zegt dat de elektrificatie van stadsbussen en langeafstand vrachtwagens niet vergelijkbaar is en we derhalve naar verschillende instrumenten moeten kijken. Dat geldt dan met name voor het ambitieniveau. Toch ben ik ook van mening dat nul-emissie stadsbussen nog een stimulering nodig hebben omdat ze nog zeer duur zijn. Tevens bestudeer ik op dit moment mogelijke alternatieven voor stimuleringsmaatregelen die enerzijds niet het algemene ambitieniveau van het voorstel afzwakken en anderzijds erop inspelen het maximale reductiepotentieel per voertuigcategorie te benutten. Samen met andere landen wil ik een alternatief voorstellen.

De leden van GroenLinks verwijzen naar het BNC-fiche en refereren aan het standpunt dat het instrument van super-credits ongewenst is en tot verlaging van de algemene ambitie zal leiden. De leden willen weten of Nederland medestanders op dit punt heeft.

Super-credits, zoals nu voorgesteld, verwateren inderdaad het algehele ambitieniveau. Tegelijkertijd moeten er stimuleringsmaatregelen komen voor nul-emissie voertuigen. Bij de zoektocht naar de juiste maatregelen neem ik dit punt mee. Op dit punt heeft Nederland medestanders. Ook andere landen kijken hier kritisch naar.

De leden van de GL-fractie willen graag weten of ik het eens ben dat de ambitie van de Europese Commissie op het gebied van Zero Low Emission Vehicles (ZLEV) gering is en dat hogere percentages nodig en haalbaar zijn. Ze vragen welke inzet ik op dat punt kies.

Ik zet mij in voor meer ambitie. Ik zie ruimte voor verbeteringen op het gebied van het algehele ambitieniveau, dus de normen zelf, maar ook op het punt van de stimulering voor de nul-emissie voertuigen. Vandaar dat

ik inzet op het maximaal haalbare. Dat geldt ook voor de percentages van nul-emissie voertuigen.

De leden van de GL-fractie vragen of ik bereid ben een voortrekkersrol te spelen en hoe ik daar invulling aan wil geven. Voorts willen de leden weten welke landen zich verzetten tegen aanscherping van de normen in het Commissievoorstel.

Ik zie Nederland absoluut in de rol als voortrekker. Daar hoort bijvoorbeeld bij dat ik het initiatief neem om te pleiten voor meer ambitie, zoals ik met andere landen reeds eerder heb gedaan, maar ook het maken van concrete tegenvoorstellen in de Raad. Veel landen hebben op dit moment nog een studievoorbehoud over het voorstel of delen daarvan. Er is op dit moment geen sprake van een duidelijke verzetshouding van bepaalde landen.

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