

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 798

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 19 maart 2020

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 21 februari 2020 over de geannoteerde agenda informele EU-bijeenkomst van transportministers van 11 maart 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 797).

De vragen en opmerkingen zijn op 28 februari 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 4 maart 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Witzke

De leden van de CDA-fractie vragen of de genoemde onderdelen uitputtend zijn. Kunnen ook zaken als concurrentie bij (onderhoud) cruiseschepen, varend ontgassen, watertekort in droogteperiodes en water-overvloed bij veel regenval, aan de orde gesteld worden, zo vragen deze leden. Zo ja, bestaan daar plannen toe?

De onderwerpen die genoemd zijn in de geannoteerde agenda, zijn uitputtend. Het algemene thema van de discussie is intussen bekend, te weten «*Preserving competitiveness while striving for ambitious environmental goals*». Deze discussie zal uitmonden in een verklaring, waarin de genoemde thema's aan de orde komen. Onderwerpen zoals concurrentie bij (onderhoud) cruiseschepen, varend ontgassen, watertekort in droogteperiodes en water-overvloed bij veel regenval komen niet aan de orde.

Europees treinnetwerk

De leden van de GroenLinks-fractie missen ambitie op de internationale trein. Als we minder willen vliegen en kortere afstanden per trein afleggen, dan zal het aanbod fors moeten verbeteren. Meer doorgaande lijnen die grensoverschrijdend de bevolkingscentra met elkaar verbinden, meer HSL-verbindingen die kunnen concurreren met de luchtvaart, betere afstemming op techniek en groeiagenda's. De tariefstructuren en passagiersrechten moeten doorzichtiger en beter afgestemd op de reiziger en nationale aanbestedingen gaan nu grotendeels voorbij aan internationale verbindingen. De Europese transportraad zal wat GroenLinks betreft een stevige groeiagenda voor het Europese treinnetwerk moeten formuleren. De leden vragen de Minister om zich hiervoor hard te maken.

In reactie op de Green Deal heeft het kabinet eerder aangegeven het teleurstellend te vinden dat personenvervoer per spoor niet concreet is opgenomen in de Green Deal (zie ook het BNC-fiche over de Green Deal).¹ Om het internationaal personenvervoer per spoor alsnog hoog op de Europese agenda te krijgen, zodat het met prioriteit wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de Europese Green Deal, heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een *position paper* opgesteld. Dit *position paper* is aangeboden aan de Europese Commissaris voor Vervoer en de uitvoerend vicevoorzitter voor de Green Deal en is ter informatie aan uw Kamer toegestuurd².

Het *position paper* is in lijn met de Nederlandse ambities op het gebied van internationaal personenvervoer per spoor. Er wordt beschreven welke stappen afgelopen jaren gezet zijn, waarom meer en vernieuwde actie nodig is op Europees niveau, welke onderwerpen aangepakt moeten worden. Nederland doet hierbij een concreet voorstel hoe dit kan worden vormgegeven. Zoals ik uw Kamer eerder heb toegezegd zal ik u dit voorjaar informeren over de voortgang van het internationale spoor-dossier. In deze brief zal ik u ook een terugkoppeling geven over hoe het *position paper* is ontvangen en welke vervolgacties worden gezet.

Uitbreiding EU-ETS naar scheepvaartsector

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de Minister een standpunt heeft ingenomen voor wat betreft de aankondiging door de Europese Commissie dat de mogelijkheid bestaat om het

¹ Kamerstuk 35 377, nr. 1

² Bijlage bij Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 887

EU Emissions Trading System (ETS) uit te breiden naar de scheepvaartsector.

Zoals is aangegeven in het BNC-fiche over de Europese Green Deal, steunt het kabinet de Europese Commissie (hierna: Commissie) in het onderzoeken van verschillende maatregelen, waaronder uitbreiding van EU-ETS naar scheepvaart, om te komen tot reductie van emissies in de sector. Daarbij is er oog voor het mondiale gelijke speelveld, weglekeffecten en de concurrentiekracht van de Europese maritieme sector.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister in beeld heeft welke financiële en/of administratieve gevolgen deze uitbreiding kan hebben voor de scheepvaart en met name de MKB-sector hiervan.

De Commissievoorstellen voor uitbreiding van het EU-ETS naar scheepvaart zijn nog niet bekend, momenteel werkt de Commissie aan de uitwerking hiervan. De mogelijke gevolgen zijn sterk afhankelijk van de vorm waarin eventuele uitbreiding van EU-ETS plaatsvindt. Bij het impact assessment en de beoordeling van de voorstellen worden de financiële en administratieve gevolgen in beeld gebracht. Uw Kamer wordt uiteraard via de gebruikelijke BNC-procedure geïnformeerd zodra een voorstel beschikbaar is.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn van mening dat ook de scheepvaart en de luchtvaart onder EU-ETS en normale accijnstarieven zou moeten vallen. De leden maken uit de stukken op dat de regering niet negatief staat tegenover het betrekken van de scheepvaart bij ETS en accijnsheffingen op brandstof. De leden willen de Minister vragen om zich hier Europees sterk voor te maken.

Ik maak mij sterk voor vermindering van de uitstoot van schepen in overeenstemming met de doelstellingen van Parijs, en ondersteun derhalve de Europese Commissie bij het onderzoeken van verschillende maatregelen zoals EU-ETS en accijnsheffingen (zie hiervoor ook het BNC-fiche inzake de Green Deal). Grondige effectbeoordelingen van de verschillende maatregelen zijn desalniettemin vereist. Nederland acht het van belang dat deze Europese actie ook wordt gecoördineerd met actie op mondiaal niveau in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Is de Minister het met de PvdA eens dat het ETS-beleid naar de scheepvaartsector uitgebreid moet worden? Gaat de Minister de Europese Commissie oproepen om het onderzoek over de uitbreiding van EU-ETS naar scheepvaart zo snel mogelijk af te ronden?

Zoals is aangegeven in het antwoord op de vragen van de VVD-fractie en de GroenLinks-fractie steun ik de Commissie in het onderzoeken van verschillende maatregelen, waaronder uitbreiding van EU-ETS naar scheepvaart, om te komen tot reductie van emissies in de sector. Conform planning van de EU Green Deal is de Commissie voornemens deze zomer te komen met een effectbeoordeling voor het ophogen van het EU 2030 broeikasreductiedoel van 40% naar 50% tot 55%. Ook komt de Commissie in het najaar met een strategie voor duurzame en slimme mobiliteit. De verschillende maatregelen uit de Green Deal op het gebied van mobiliteit zullen op basis hiervan nader worden uitgewerkt. Een eventueel voorstel voor uitbreiding van het EU-ETS systeem naar scheepvaart wordt in de zomer 2021 verwacht.

CO₂-reductie

De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de Minister op de hoogte is van het door de zeevaartsector op 17 december 2019

bij de IMO ingediende voorstel voor een mondiale CO₂-toeslag op scheepsbrandstoffen.

Ik ben hier inderdaad van op de hoogte. Nederland heeft dit gesteund in de IMO conform de afspraken uit de Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, waar ik uw Kamer op 11 juni 2019 over informeerde³.

Is de Minister van mening, vragen de leden van de VVD-fractie, dat voor de zeevaart in plaats van een Europese reductiemaatregel, een mondiale oplossing meer toereikend is?

Ja, een mondiale oplossing is het meest effectief. Immers, hoe groter de toepassingsschaal, hoe groter het klimaateffect en hoe kleiner de kans op weglekeffecten en negatieve consequenties voor de Europese scheepvaart-economie. Nederland steunt daarbij wel de ambitie van de Commissie om ook de scheepvaart te verduurzamen via Europese initiatieven gericht op effectieve en efficiënte reductie van scheepvaartemissies.

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister van mening is dat een mondiale oplossing de CO₂-toeslag op scheepsbrandstoffen kan zijn.

De voorgestelde mondiale toeslag betreft de bijdrage aan een fonds dat gericht is op research en innovaties om de sector te kunnen verduurzamen. Het is één van de maatregelen die genomen wordt om de uitstoot van schepen in overeenstemming te brengen met de doelstellingen van Parijs, zoals overeengekomen door de IMO in 2018. Ik verwacht dat er meer nodig is om gewenste effecten te bewerkstelligen en steun de Europese Commissie bij het onderzoeken van maatregelen, gericht op effectieve en efficiënte reductie van scheepvaartemissies.

De leden van de CDA-fractie vragen of alleen een oproep doen om als Europese Commissie en lidstaten samen te werken naar de transitie naar een CO₂-neutrale scheepvaart, niet te vrijblijvend is. Zijn dwingender regels in IMO-verband niet onvermijdbaar en wat kan de rol van de EU daarbij zijn, zo vragen zij.

Ik onderschrijf het belang van dwingender regels in IMO-verband. Samenwerken met EU-landen om stringentere maatregelen voor te stellen en te steunen in IMO-kader stimuleert om adequate maatregelen op mondiaal niveau af te spreken.

De voorstellen van de IMO ten aanzien van een CO₂ reductiedoelstelling in 2050, zijn in de ogen van de GroenLinks-fractie ver onder de maat. Om de 2 graden doelstelling te halen, zullen alle sectoren van de economie, ook de scheepvaart een bijdrage moeten leveren die zoveel mogelijk richting emissievrij of CO₂ neutraal gaat. 40 of 50% is dan veel te weinig en lijkt eerder een poging tot uitstel dan een ambitie. De scheepvaartsector heeft wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft stevige tussendoelen nodig. Kan de Minister zich uitspreken over de conceptvoorstellen van de Europees rapporteur Jutta Paulus? Kan Nederland deze inzet steunen?

In het verslag van Europees rapporteur Jutta Paulus over het EU-systeem voor monitoring, reportage en verificatie van CO₂-emissies van maritiem transport (MRV), wordt gesteld dat een reductie van CO₂-emissies van 70% tot 100% in 2050 wenselijk is. Dat is echter geen haalbare doelstelling gezien de economische levensduur van schepen en de diversiteit in economische situatie van de leden van IMO (waaronder ook landen in ontwikkeling en kleine eilandstaten). Wel is Nederland het eens dat in IMO

³ Kamerstukken 33 043 en 31 409, nr. 102

meer ambitie getoond moet worden. Nederland vraagt daarom in de komende IMO-vergadering samen met andere landen aandacht voor meer ambitie en wijst op de noodzaak om de groei in maritiem transport mee te nemen in het streven naar een totale reductie van 40% in 2030. Daarvoor zal per schip meer dan 40% reductie nodig zijn. Dit betekent dat op korte termijn zowel ambitieuze technische-, operationele- en brandstofverbeteringen nodig zijn. Daar ijvert Nederland voor.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn ook benieuwd naar de inzet van Nederland bij de komende IMO-besprekingen eind maart, en de Nederlandse inzet bij de voorbereiding eind januari. Kunt u toelichten wat de Europese en Nederlandse positie is op well-to-tank en tank-to-propeller discussie? Hoe kan een beperkte inzet die de productie van brandstoffen niet betreft, leiden tot de noodzakelijke verduurzaming in de hele keten? Hoe kan voorkomen worden dat hiermee een markt ontstaat voor nieuwe (of oude) niet-duurzame brandstoffen die het probleem niet oplossen of zelfs erger maken? Wat gaat u doen om dit te voorkomen?

De lidstaten van de EU hebben samen met de Commissie een voorstel voorbereid voor de komende vergadering van het milieuc comité van de IMO om levenscyclusrichtlijnen op te stellen voor de berekening van *well-to-tank* en *tank-to-propeller* richtlijnen. Deze zijn gebaseerd op duurzaamheid en broeikasgasreductiecriteria om het gebruik van alternatieve brandstoffen op mondiaal niveau te stimuleren. In de voorstellen die worden ingediend bij de IMO wordt de sector betrokken en wordt ook de gehele keten in ogenschouw genomen. Wel moet notie genomen worden van het feit dat het IMO scheepvaartzaken betreft en dat de brandstofmarkt als zodanig niet onder de IMO competentie valt.

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het van groot belang is dat alle sectoren bijdragen aan het reduceren van de schadelijke uitstoot van broeikasgassen. De leden van de PvdA-fractie vinden het goed dat de Minister aangeeft zich in te zetten om zowel de schadelijke emissies naar de lucht en van broeikasgassen voor de zeevaart, binnenvaart en havens terug te dringen. De leden van de PvdA-fractie vragen de Minister hoe zij dat wil aanpakken. Welke concrete maatregelen of stappen gaat zij nemen om dit te realiseren?

Ik werk aan een pakket van maatregelen om schadelijke emissies terug te dringen. Op nationaal niveau door uitvoering van de Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, op internationaal niveau door handhaafbare regelgeving in de IMO en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), en op Europees niveau door mee te werken aan de uitwerking van de Europese Green Deal en de daarin aangekondigde maatregelen. De maatregelen die opgesteld worden in de EU als uitwerking van de Europese Green Deal kunnen als katalysator richting IMO dienen.

De leden van de PvdA-fractie zijn ook te spreken over de inzet van het kabinet om schone schepen te stimuleren. Hoe wil de Minister dit bij de informele transportraad op 11 maart aanpakken?

In de aankomende informele bijeenkomst van transportministers zal Nederland het belang benadrukken van schone scheepvaart en de noodzaak om maatregelen te treffen. Na afloop van die bijeenkomst wordt naar verwachting een verklaring aangenomen waarin het belang van de maatregelen wordt geadresseerd om tot die vergroening te komen. Nederland zal deze ambitie middels de verklaring ook onderschrijven.

Scheepvaart

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat op termijn ook de scheepvaart over zal moeten overgaan op emissievrije energiedragers. Dit zal grote gevolgen hebben voor de scheepvaart en voor de Nederlandse olie, raffinage en bunkersector. Maar de erkenning dat deze sectoren in hun huidige vorm ophouden te bestaan, zal ertoe moeten leiden dat hun huidige investeringskracht richting ontwikkeling van alternatieve energiedragers gaat. Is de Minister met deze sectoren in gesprek? Is de Minister het met de leden van de GroenLinks-fractie eens dat Nederland een rol als aanjager kan vervullen in de vergroening van het maritiem transport?

In het Klimaatakkoord staan afspraken om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan. De ontwikkeling van nieuwe energiedragers maakt hier onderdeel van uit. De Minister van Economische Zaken en Klimaat is bij de uitvoering verantwoordelijk voor industrie en elektriciteit en ondergetekende voor mobiliteit. Ik ben derhalve met de Minister van Economische Zaken en Klimaat en met de maritieme stakeholders in gesprek voor de uitvoering van het Klimaatakkoord. In de eerdergenoemde Nederlandse Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens zijn ambitieuze milieudoelstellingen voor vergroening van zee- en de binnenvaart opgenomen. De uitvoering hiervan is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de overheid en de maritieme sector.

Zeevaart

De leden van de SP-fractie delen het gevoel van urgentie de vervuilende zeevaart aan te pakken. Zij zien echter geen heil deze sector onder het huidige ETS te laten vallen. Dit systeem van uitsoothandel werkt niet. Ook geloven deze leden niet in het pad van sectorafspraken, dit gaat te langzaam en leidt tot te weinig ambitie. De leden van de SP zien meer in afdwingbare normering en concrete plannen om tot daadwerkelijke CO₂-reductie te komen. Wordt over deze aanpak ook gesproken, vragen zij.

In de IMO wordt gewerkt aan handhaafbare regelgeving die zorgt voor CO₂-reductie van zeeschepen. Prioriteit wordt op dit moment gelegd bij de kortetermijnmaatregelen met zowel technische als operationele normeringen die meetbaar en verifieerbaar zijn. Daarnaast wordt gewerkt aan duurzaamheidscriteria voor alternatieve brandstoffen waarbij de hele levenscyclus (*well – propeller*) wordt betrokken. Ook in EU-kader bestaat een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van CO₂-emissies van maritiem transport (MRV), hetgeen het brandstofverbruik registreert.

Binnenvaart

De leden van de CDA-fractie menen dat het belang van dwingende regels ook geldt voor de binnenvaart waar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een belangrijke rol speelt. Hoe wordt voorkomen dat de EU-regels niet parallel lopen met de CCR-regels?

De CCR heeft al in 2018 haar intentie voor een emissieloze en klimaatneutrale binnenvaart per 2050 vastgelegd in de Verklaring van Mannheim, die ik medeondertekend heb. Daarmee is het doel van de CCR volkomen in lijn met het doel dat in de EU Green Deal is neergelegd. Er loopt op dit moment een studie naar de financiering van deze transitie in de CCR en haar lidstaten en de Europese Commissie is daar nauw bij betrokken. Met het aanstaande voorzitterschap van de EU in de tweede helft van dit jaar heeft Duitsland de intentie om de uitkomsten van de studie te agenderen in de EU en de noodzakelijke maatregelen in gang te zetten. Uiteraard

lopen daarover contacten met de Commissie. Daarnaast kan worden opgemerkt dat de CCR en de EU al sinds 2015 hun technische eisen voor de binnenvaart volledig geharmoniseerd hebben via Comité CESNI (het Europees Comité voor de opstelling van standaarden in de binnenvaart).

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat er een oplossing moet komen om de verduurzaming van de binnenvaart te financieren. Inzet op meer transport over water kan alleen wanneer er sprake is van een goed functionerende binnenvaart. Hoe worden bestaande knelpunten opgelost? En hoe wordt voorkomen dat onder het mom van verduurzaming het aanbod van kleine binnenvaart verder verschaald? Daarnaast willen de leden graag weten wat de Europese vergroeningsmaatregelen voor effect zullen hebben op de reeds in het leven geroepen Nederlandse maatregelenpakket voor de binnenvaart. Hoe wordt voorkomen dat schippers buiten de boot vallen of juist van het kastje naar de muur worden gestuurd?

Ik onderschrijf de stelling dat er een oplossing moet komen om de verduurzaming van de binnenvaart te financieren. In het kader van eerdergenoemde Green Deal Zeevaart Binnenvaart en Havens heb ik in samenwerking met de andere CCR-landen een groot onderzoek opgezet om te bezien welke oplossing hier het meest voor in aanmerking komt. In dit onderzoek worden ook de Nederlandse maatregelen betrokken. De resultaten en aanbevelingen verwacht ik na de zomer. Het is zeker de bedoeling dat alle scheepscategorieën op gelijke wijze in aanmerking komen voor vergroening. Diversiteit van de vloot is dan ook meegenomen in de onderzoekopdracht. Mijn inzet richting de EU zal zijn deze onderzoeksresultaten in het Europese beleid mee te nemen. Op die manier wil ik voorkomen dat Europese maatregelen uit de pas zullen lopen met het al in het leven geroepen Nederlandse maatregelenpakket voor de binnenvaart.

Financiering vergroening

De leden van de CDA-fractie onderschrijven de inzet van Nederland dat voor zeevaart de inspanningen in IMO-kader belangrijk zijn voor concretisering van reductiemaatregelen. Daarbij zal inderdaad de financiering van vergroening belangrijk zijn. Deze leden vragen of een beeld geschetst kan worden van de aard en de omvang van dat budget.

De internationale scheepvaartsector heeft in het voorstel aan de IMO van 17 december 2019 aangegeven dat er mondiaal jaarlijks 5 miljard USD voor een periode van 10 jaar nodig is voor onderzoek naar innovatieve technieken voor verduurzaming. Ondertussen wordt in IMO-verband gewerkt aan kortetermijnreductiemaatregelen die in 2023 in werking moeten treden. De kortetermijnmaatregelen moeten dit jaar worden aangenomen om in 2023 in werking te zijn. Het betreft onder andere technische en operationele maatregelen, zoals aanpassen energie efficiëntie richtlijnen voor bestaande schepen en eisen aan het managementsysteem, en bijvoorbeeld de levenscyclus van GHG/carbon intensiteitsrichtlijnen voor alle type brandstoffen. Er wordt daarnaast gewerkt aan middellange en lange termijn maatregelen om doelstellingen voor 2030 en 2050 te bereiken.

Digitalisering maritieme sector

De leden van de CDA-fractie onderschrijven de inzet van Nederland om de digitalisering voor het gehele maritieme domein sterk te verbeteren en te stimuleren. Het biedt immers veel mogelijkheden om te komen tot verdere efficiency in de logis-

tieke keten en dus realisatie van duurzaamheidsdoelen. Cruciaal is dat ieder land de eigen digitale huishouding op orde heeft. Wat is ten aanzien daarvan de stand van zaken in Nederland?

Nederland werkt al sinds 2015 aan het versterken van de digitale infrastructuur voor goederenvervoer en slimme mobiliteit. Ten behoeve van nationaal en het grensoverschrijdend vervoer zet ik er sterk op in om in EU-verband wetgevende obstakels op te heffen, zodat bedrijven en overheden naadloos data met elkaar kunnen uitwisselen.

In 2018 heb ik de Digitale Transportstrategie Goederenvervoer aan de Tweede Kamer gestuurd⁴. Daarin staat ook mijn streven dat alle transport papierloos kan worden afgewikkeld en alle bedrijven en overheden effectief met elkaar data kunnen uitwisselen. Daardoor zullen administratieve lasten substantieel voor bedrijven afnemen en overheden beter gaan samenwerken waardoor veel geld wordt bespaard. Het traject zal veel tijd in beslag nemen. Wij zijn nu zover dat in het douane- en maritieme domein bijna alle informatie digitaal kan worden afgewikkeld. Voor vrachtgegevens in alle transportmodaliteiten zal dat binnen vijf jaar mogelijk worden. Met de overheden en de mainports zijn wij in gesprek om effectief data met elkaar te gaan delen. De eerste resultaten verwacht ik binnen drie jaar.

⁴ Kamerstukken 26 643 en 34 244, nr. 581