

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**22 112**

**Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 840**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 3 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de geannoteerde agenda van de Transportraad d.d. 8 december 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 839), over het verslag van de informele videoconferentie met EU-transportministers d.d. 29 oktober 2020 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 836), over de publieke consultatie van de ReFuel-initiatieven (Kamerstuk 22 112, nr. 2922), over de appreciatie van de Commissievoorstellen voor het waarborgen van spoorveiligheid en interoperabiliteit in de Kanaaltunnel (Kamerstuk 22 112, nr. 2916) en over de uitkomsten van de nationale knelpuntenanalyse militaire mobiliteit (Kamerstuk 21 501-33, nr. 834).

De vragen en opmerkingen zijn op 23 november 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 26 november 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Koerselman

## Inleiding

Op 23 november jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de geannoteerde agenda voor de informele videoconferentie van de EU-transportministers d.d. 8 december. Met deze brief geef ik antwoord op de vragen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

Daarnaast wil ik graag ter kennis brengen dat inmiddels duidelijk is dat het Duits Voorzitterschap tijdens deze informele videoconferentie een intentieverklaring wil presenteren voor het ontwikkelen van een internationaal treinennetwerk conform het concept Trans Europa Express 2.0 (TEE). Dit concept is gepresenteerd op 21 september 2020 tijdens de Internationale Spoorbijeenkomst in Berlijn<sup>1</sup>. Het TEE-concept gaat uit van doorgaande internationale treinen over afstanden van meer dan 600 km door minimaal 3 landen met snelheden vanaf 100–160kmph. Deze proactieve benadering voor het ontwikkelen van internationale diensten juicht Nederland toe; de ervaring leert dat lidstaten dienen samen te werken bij het faciliteren van de markt voor internationaal personenvervoer per spoor. De inzet is om met Europese partners dit initiatief verder vorm te geven in samenhang ook met het vervolg van de Ministersverklaring van 4 juni 2020<sup>2</sup>.

## Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de Minister

### Wegvervoer

**De leden van de GroenLinks-fractie verwijzen voor wat de Eurovignet richtlijn betreft graag naar het voorstel van Duitsland. Dit is niet ideaal, maar gezien het krachtenveld wel ambitieus en realistisch. De leden vragen de Minister om de lijn van Duitsland te steunen.**

Op dit moment zijn de gesprekken op ambtelijk niveau nog gaande en wordt er hard gewerkt aan het oplossen van de laatste discussiepunten. Nederland heeft tijdens de informele bijeenkomst van EU-transportministers in juni aangegeven dat dit voorstel op niveau van Ministers moet worden besproken<sup>3</sup>. Een beleidsdiscussie is nu voorzien op de videoconferentie van 8 december tussen transportministers om hier ook politieke sturing op te geven. Hiervoor wordt nog een zogenaamd non-paper voorbereid, en ik kan daarom nog niet vooruitlopen op de discussie. De Nederlandse inzet heb ik geschetst in de geannoteerde agenda. Uw Kamer wordt zoals gebruikelijk geïnformeerd over de uitkomsten via het verslag.

### Spoor

**De leden van de GroenLinks-fractie steunen de inzet van Nederland m.b.t. de kanaaltunnel. De leden zijn wel benieuwd waarom dit issue nu pas aandacht krijgt en daarom met zoveel haast moet worden geregeld. Het Brexit referendum was immers al in 2016 en de formele kennisgeving in maart 2017. Was drie jaar niet voldoende om dit aankomende probleem te herkennen?**

<sup>1</sup> Zie ook *Kamerstukken* 29 984 en 35 377, nr. 903.

<sup>2</sup> *Kamerstuk* 21 501-33, nr. 809.

<sup>3</sup> *Kamerstuk* 21 501-33, nr. 809.

Er bleek bij de Europese Commissie meer tijd nodig voor de afweging of langs bilaterale weg of langs een gezamenlijke EU-benadering een oplossing gezocht moest worden voor het waarborgen van de spoorveiligheid in de Kanaaltunnel na afloop van de overgangperiode (31-12-2020). Uiteindelijk is ervoor gekozen Frankrijk te machtigen om met het Verenigd Koninkrijk te onderhandelen over een internationale overeenkomst bij het bestaande Verdrag van Canterbury (het Kanaaltunnelverdrag uit 1986, gesloten tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk). Daarmee blijft ook na de overgangperiode één enkele veiligheidsinstantie, bestaande uit Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, verantwoordelijk voor de spoorveiligheid in de Kanaaltunnel.

### **Luchtvaart**

**De leden van de VVD-fractie zijn bezorgd dat een nationale bijmengingsverplichting leidt tot een enorme verstoring van het gelijke speelveld en dat Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hier de grootste last van ondervinden. De leden zien dat de Nederlandse infrastructuur weliswaar dit aankan in de toekomst, maar ziet tegelijkertijd dat buitenlandse maatschappijen voor lagere kosten zullen gaan en daarmee een concurrentievoordeel halen. Hoe ziet de Minister dit?**

Het is noodzakelijk dat de luchtvaart gaat verduurzamen en de inzet van duurzame brandstoffen is één van de meest effectieve en directe manieren om dit binnen de sector te doen op de korte en middellange termijn. Zoals aangegeven in de Kamerbrief van 3 maart jl.<sup>4</sup> zet ik mij, samen met andere Europese lidstaten, in voor een Europese bijmengverplichting, juist om het gelijke speelveld te behouden. De Europese Commissie komt begin volgend jaar onder het *ReFuel EU Aviation Initiative* met voorstellen voor de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen. De noodzaak voor een mogelijke nationale (aanvullende) bijmengverplichting zal bekeken worden als er meer duidelijkheid is over de komst van een Europese bijmengverplichting. Hierbij zal onder andere de economische impact op luchtvaartmaatschappijen bekeken moeten worden in samenhang met andere beleidsmaatregelen.

**De leden van de VVD-fractie willen vaart gemaakt zien worden met de *Single European Sky (SES)* en willen weten waarom Nederland kritisch is. Welke voorstellen doet Europa waar wij ons niet in kunnen vinden en waarom? Als Europa de SES niet voor elkaar krijgt op de manier zoals wij die voor ons zien, welke mogelijkheden zijn er dan om met minder verbonden lidstaten wel het initiatief naar onze hand te zetten? Deelt de Minister de mening dat SES enorme en evidente voordelen kan hebben voor de luchtvaart in Europa en dat het niet zo kan zijn dat nationale belangen in andere landen de voortgang belemmeren?**

**De leden van de GroenLinks-fractie zijn wel benieuwd hoe de langetermijncrisis in de luchtvaart door corona invloed gaat hebben op de langetermijnbehoefte en hoe dit uitwerkt voor het SES. Kortere efficiëntere routes zijn dan natuurlijk meer dan ooit welkom, maar capaciteitsuitbreiding van het luchtruim lijkt ook met de Europees kantelende discussie rond de toekomst van de luchtvaart, overbodig. De leden zijn tevens benieuwd hoe het Europese luchtruim eruit zou kunnen zien, als we de luchtvaart beperken tot een handje vol grote hubs, en het (inter)regionale**

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 726.

**verkeer primair via rails doen. Vergt dit niet een hele andere opzet dan de nu voorgestelde?**

**De leden van de CDA-fractie menen dat veel te weinig progressie zit in het proces om te komen tot SES. Graag vernemen zij hoe dat bespoedigd kan worden. Deze leden wijzen op de potentiële winst die gemaakt kan worden op het gebied van efficiëntere en duurzamere vliegpaden. Voorts vernemen zij graag hoe SES zich verhoudt met de herziening van het Nederlandse luchtruim.**

Nederland steunt de doelstellingen van *Single European Sky* (SES) gericht op het borgen van de veiligheid, vergroten van de capaciteit, minimaliseren van de milieu-impact en waar mogelijk verlagen van de kosten van het luchtverkeerbeheer. Verdere implementatie van SES kan voordelen bieden voor de luchtvaart op al deze doelgebieden. Nederland draagt hier bijvoorbeeld aan bij met de luchtruimherziening, de sturing op de prestaties van de luchtverkeersleidingsorganisaties en de civiel-militaire integratie van de luchtverkeersdienstverlening in Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Hoewel Nederland de SES-doelstellingen steunt, ben ik op enkele punten kritisch op het regelgevingsvoorstel SES2+ (het aangepaste herschikkingsvoorstel SES) dat de Europese Commissie in september heeft gepubliceerd. Ten eerste ontbreekt een impactanalyse bij het voorstel waardoor de onderbouwing ontbreekt van de voorgestelde maatregelen en hun bijdrage aan de doelstellingen. Ten tweede bevat het voorstel vooral uitbreidingen van bevoegdheden van Europese organisaties op bijvoorbeeld het gebied van prestatiesturing en netwerkmanagement. Deze bevoegdheden worden momenteel door de lidstaten uitgeoefend of betreffen nieuwe bevoegdheden. Hiermee behoudt Nederland onvoldoende ruimte om de aansturing en het toezicht op het luchtruim en de luchtvaarnavigatiedienstverlening zelfstandig uit te oefenen. Daarnaast acht ik het mogelijk om binnen de huidige SES-regelgeving de doelstellingen van het aangepaste herschikkingsvoorstel SES voldoende na te streven. Hiervoor is het van belang dat nieuwe SESAR-technologie (digitalisering en betere uitwisseling van informatie) en (grensoverschrijdende) luchtruimwijzigingen door de lidstaten van de Europese Unie voortvarend geïmplementeerd worden. Dit laatste betreft bijvoorbeeld de Nederlandse luchtruimherziening die op initiatief van Nederland en in nauwe samenwerking met de Europese netwerkmanager wordt gerealiseerd.

Om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen via luchtverkeerbeheer zijn de afgelopen jaren al stappen gezet. De potentiële winst van nog kortere en efficiëntere routes is daardoor beperkt, aangezien in grote delen van het hogere Europese luchtruim al zogenaamd *free route airspace* is ingevoerd. In dit concept kunnen luchtvaartmaatschappijen zelf hun route bepalen, waardoor het omvliegen door vaste routes verleden tijd is. In 2019 was de werkelijk afgelegde afstand van een vlucht in Europa gemiddeld 3% langer dan de rechte lijn tussen vertrek- en aankomstluchthaven. De Europese doelstelling op deze indicator is voor 2024 gesteld op 2,4% en naar verwachting ligt het maximaal haalbare doel rond 2%, aangezien door bijvoorbeeld drukte, weersomstandigheden en militaire oefeningen altijd een beperkt aantal civiele vluchten in enige mate zal moeten afwijken van de kortste route.

Hoewel verwacht wordt dat de luchtvaart in Europa zich naar aanleiding van de COVID-19 crisis zal herstellen, is nog onduidelijk hoe dit herstel zich precies zal ontwikkelen. Op basis van deze toekomstige ontwikkeling zal de uitwerking van SES nader moeten worden bepaald. In de eventuele

situatie zoals gesteld in de vraag dat de luchtvaart zich zou beperken tot de hubs, zou minder capaciteit in het Europese luchtruim noodzakelijk zijn. Desalniettemin zou het tevens in die situatie verstandig zijn om concepten als free route airspace, digitalisering en betere uitwisseling van informatie te implementeren om optimaal gebruik van het luchtruim en schaalbaarheid van de luchtverkeersleiding te realiseren.

**De leden van de GroenLinks-fractie zijn meer nog benieuwd naar de plannen voor een mogelijke extensie van de *waiver* voor de slotverordening. De luchtvaartsector heeft nu een zeer genereuze vrijstelling van de slotregels gekregen en de meeste maatschappijen ook zeer genereuze overheidssteun, waarmee is voorkomen dat de capaciteit is aangepast aan de fiks gedaalde vraag. Die operatie moet dus nog volgen. De leden zien graag dat landen snel mogelijkheden krijgen om de krimp mede te organiseren en zo de connectiviteit en bereikbaarheid van hun luchthavens en landen in stand te houden. Dat is immers belangrijker dan de belangen van individuele maatschappijen. De leden zien graag dat de Minister zich in Europa inzet om een verdere extensie van de *waiver* zonder strenge aanvullende eisen, en zonder middelen om op de krimp te kunnen sturen, te voorkomen. De leden zouden graag zien dat de Minister hiervoor voorstellen voorlegt aan de Kamer en deze inbrengt in de Transportraad.**

Op 19 oktober jl. (Kamerstuk 22 112, nr. 2944) is uw Kamer geïnformeerd dat de Europese Commissie op 14 oktober jl. de termijn van de huidige *waiver* heeft verlengd (voor het lopende winterseizoen) en parallel hieraan werkt aan een aanpassing van de Slotverordening om de geconstateerde tekortkomingen van de *waiver* te minimaliseren. De geconstateerde tekortkomingen van de *waiver* betreffen onder meer de niet optimale benutting van de beschikbare luchthavencapaciteit en het risico op concurrentieverstoringen.

De herziening van de Slotverordening wordt in december verwacht en deze zal samen met de Nederlandse inbreng (op dat voorstel) met uw Kamer worden gedeeld, cf. de daarvoor geldende procedures. Het inperken van capaciteit maakt daar geen onderdeel van uit omdat de Slotverordening uit gaat van het optimaal benutten van de schaarse capaciteit. Verder ga ik me binnen de EU inspannen om ervoor te zorgen dat bij de algehele herziening van de Slotverordening er meer ruimte ontstaat voor lidstaten om bij de slotverdeling te kunnen sturen op netwerkqualiteit, duurzaamheid en het behoud van de vrachtsector. Dat traject start naar verwachting in 2021.