

Vergaderjaar 2024–2025

36 335

Verslag van een werkbezoek aan Brussel door een delegatie van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN WERKBEZOEK VAN EEN DELEGATIE UIT DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT AAN BRUSSEL OP 27 JANUARI 2025

Vastgesteld 12 maart 2025

Op 27 januari 2025 bracht een delegatie van de commissie IenW een bezoek aan EU-instellingen in Brussel om een nader inzicht te krijgen in de werking van de EU, toekomstige ontwikkelingen en de stand van zaken van lopende dossiers. De delegatie bestond uit de leden De Hoop (delegatieleider), Chakor, Veltman, Olger van Dijk, Bamenga, Buijsse en Wingelaar. De delegatie werd ambtelijk begeleid door dhr. Schukkink, griffier van de commissie, mevrouw Willemstein, EU-adviseur van de commissie en een van de parlementair vertegenwoordigers van de Staten-Generaal in Brussel, mw. Kolman.

Permanente Vertegenwoordiging van Nederland in de EU (PV EU): verschuiving van verhoudingen in Brussel

Het hoofd van de EP-afdeling en de milieu- en transportattachés ontvingen de delegatie in het nieuwe PV-gebouw. De delegatie ontving een toelichting op de wijziging in de verhoudingen binnen de EU en de mondiale geopolitieke en concurrentie-ontwikkelingen. Hierdoor ligt in de EU meer nadruk op de concurrentiekracht van de EU dan in de vorige periode, waar juist meer focus was op de Green Deal. Dat uitte zich afgelopen jaar in de rapporten van Letta (interne markt), Draghi (concurrentiekracht EU) en Niinisto (weerbaarheid), en zal de komende tijd vorm krijgen via de Competitiveness Compass (*NB – inmiddels gepubliceerd op woensdag 29 januari, zie bijlage – documenten*) en de *Clean industrial deal* (verwacht op 26 februari a.s.). Dit laatste thema kwam regelmatig terug in de gesprekken in Brussel. De positie van Nederland in de EU is (nog) niet wezenlijk veranderd, maar dat is ook verschillend per dossier (aldus de PV EU) en afhankelijk van de veranderde politieke verhoudingen binnen de EU, waarbij meer lidstaten zich op diverse standpunten (zoals asiel en migratie) bij Nederland aansluiten.

Raoul Boucke, voormalig Tweede Kamerlid en tegenwoordig hoofd afdeling BiZa bij de PV EU, sloot voor de informele lunch aan. Hij gaf op verzoek van de leden nog wat meer «kleuring» aan het werken in Brussel, ook vanuit het perspectief van een voormalig Kamerlid. Hij schetste bijvoorbeeld de andersoortige positie van de Commissie in verhouding tot zijn eerdere periode bij de PV: de Commissie is met de komst van Ursula von der Leyen als voorzitter (ruim 5 jaar geleden) presidentiëler geworden in haar besturing van de EU. De verhoudingen in het Europees Parlement (EP) zijn veranderd en daardoor zijn er meer coalitievormingskeuzes mogelijk. Hij gaf ook wat tips mee: dat het bereiken van resultaten in de EU gaat om halen én brengen. En dat het een zaak is van de lange adem en eveneens van investeren in goede persoonlijke contacten. Hij raadde de leden aan te focussen op enkele specifieke hoofdthema's en op goede netwerken.

Attachés over op handen zijnde relevante voorstellen

De **milieu-attachés** belichtten enkele ophanden zijnde (milieu)voorstellen, waarvan Water resilience een belangrijke is (zie verder bij DG ENV). Verder is in het Competitiveness Compass een wijziging van de aanbestedingsrichtlijn (met name ter stimulering van verduurzaming) aangekondigd, en komt er op korte termijn een dialoog met de autosector in verband met de concurrentieproblemen van Europese autofabrikanten (*waarvoor de raadpleging 30 januari is gestart*). Van belang voor lenW (hoewel respectievelijk de commissies K&GG, EZ en Financiën het voortouw hebben) is de verwachte wetgeving over het 2040-klimaatdoel, de Clean industrial deal en in brede zin het meerjarig financieel kader (MFK) van de EU. Bij deze voorstellen liggen ook kansen voor lenW. Voorts wezen zij op het bestaan van (en het belang van betrokkenheid bij) wetgeving via gedelegeerde handelingen (d.w.z. inhoudelijk/technische uitwerking door de Europese Commissie via grondslagen in de Europese regelgeving). Dat geldt met name voor de in 2023 in werking getreden Batterijenverordening en voor de Verpakkingsverordening die in december 2024 van kracht is geworden. Beide verordeningen bevatten een grote hoeveelheid gedelegeerde handelingen, en in de praktijk is de Kamer daar niet bij betrokken terwijl er toch belangrijke zaken worden geregeld.

Tot slot kwam kort de Kaderrichtlijn water (KRW) nog aan de orde, waarbij de PV EU aangaf dat ook enkele andere lidstaten moeite hebben de 2027-doelen te halen.

De transportattachés gaven een toelichting op de TEN-T-verordening. Deze vormt het beleidsmatig kader met doelstellingen voor Europese transportnetwerken. Daaraan gekoppeld zijn bepaalde gebruikersvereisten. Aansluiting op TEN-T kan toegang tot fondsen openen, maar brengt ook verplichtingen met zich mee.

In de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (*Connecting Europe Facility – CEF*) zitten enkele tientallen miljarden euro's voor het hele MFK, waar Nederland 3–5% uit kan halen (zo'n 1,5 miljard euro). 80% uit het CEF is al toegekend.

Naast financiering uit het CEF zijn in andere EU-landen ook alternatieve vormen van financiering voor grootschalige investeringen in openbaarvervoersnetwerken gehanteerd. Zo werd verwezen naar publiek-private financiering bij de verbouwing van de Parijse metro en cofinanciering door de Europese Investeringsbank (EIB) bij de Spaanse hogesnelheidslijn. In Nederland wordt transportinfrastructuur van oudsher publiek

gefinancierd. Op andere terreinen, zoals energie-infrastructuur, wordt meer met publiek-private financiering gewerkt.

Tot slot werd een toelichting gegeven op de aankomende discussie over het nieuwe MFK en de kansen op een grotere rol voor investeringen in internationale verbindingen vanuit bijvoorbeeld de cohesiefondsen.

De delegatie splitste zich vervolgens in twee groepen, waarbij de milieuwoordvoerders DG Environment van de Europese Commissie bezochten, terwijl de transportwoordvoerders spraken met DG Move.

DG Milieu (ENV): «Nederland, pak zaken meer integraal aan»

Veronika Manfredi, directeur leefomgevingskwaliteit bij DG ENV benadrukte onder meer het belang van het veel meer integraal werken aan tegengaan van vervuiling (meerdere milieucomponenten als lucht, water en bodem in gezamenlijkheid bekijken, en ook de belendende beleidsterreinen). Dat maakt het makkelijker om te weten waarop geld en inspanning moet worden gezet en ook wat het oplevert. Zij verwees hierbij naar het *Zero pollution action plan* van 2021 dat de drie milieucomponenten integraal behandelt. Het tweede *Zero pollution monitoring report* komt binnenkort uit, ook daarbij zal het belang van integraal beleid worden benadrukt alsook de noodzaak om de *trade-offs* in beeld te hebben. Bijvoorbeeld ammoniak, dat nodig is voor waterstofvervoer maar tegelijk NO_x veroorzaakt; maar wel weer beter is dan kolen. Of offshore en windmolenparken die goed zijn voor de energievoorziening resp. -transitie maar wel weer problemen opleveren voor de biodiversiteit. Met innovatietechnologie kan worden gekeken naar hoe meer coherentie en synergie mogelijk is. Het probleem in Nederland, zo schetste een van de leden, is dat innovaties vaak meer beloven dan ze leveren, waardoor doelen toch niet behaald kunnen worden. De reactie van de Commissie was dat het niet alléén uit innovatie gehaald kan worden, maar dat dat hand in hand moet gaan met handhaving op de gestelde beleidsdoelen. Dat is dan vooral een nationale kwestie.

In reactie op een vraag van de leden naar de pfas-restrictie, werd aangegeven dat deze nu bij het Europees Agentschap voor chemische stoffen (ECHA) ligt. ECHA beoordeelt welke pfas wanneer eventueel uitgefaseerd kunnen worden. Dit kost veel tijd. Verwacht wordt dat over de restrictie eind 2026 wellicht duidelijkheid is. Dit staat overigens los van de herziening van de Europese verordening over de productie van en handel in chemische stoffen (REACH, verwacht eind 2025). De Commissie gaf ook aan dat bij de beoordeling van de pfas sprake moet zijn van een gebalanceerde afweging in verband met de vraag naar *essential use* – de noodzaak van toepassing zelf, van gebruik pfas daarin en aanwezigheid van alternatieven, en de vraag naar substitutie-tijd. Op het moment van schrijven vindt de triloog plaats voor de herziening van de Kaderrichtlijn water op het vlak van prioritaire stoffen en grondwater. Daarbij is het idee dat 24 pfas worden beperkt (voor *non essential use*). De Commissie zou het overigens toejuichen – zo werd aangegeven – als lidstaten op dit vlak leiderschap tonen en voorop lopen.

Wat gaat water resilience betekenen?

Tot slot werd toegelicht wat het voorstel over Water resilience naar verwachting zal inhouden: het zal een samenhangende mededeling worden over watervervuiling en -schaarste en overstromingen, die verder gaat dan louter milieubeleid. Bijvoorbeeld ook het watergebruik voor energie, industrie, navigatie en andere doelen zal aangekaart worden. Drie hoofddoelen: 1) herstellen / beschermen van de watercyclus; 2) economie-efficiency toepassen; 3) sociale

dimensie (toegang tot schoon drinkwater en sanitatie). Het wordt een mededeling dus geen regelgevend kader, maar het kan zijn dat wijzigingen van sommige bestaande richtlijnen / verordeningen er wel in worden meegenomen. De nadruk zal worden gelegd op betere implementatie van bestaande regelgeving (KRW, forestation, bodem). De mededeling zal passen bij de doelen van de komende *Clean industrial deal* met een nadruk op investeringen, afvalwaterbehandeling, innovatie. Hij zal ook aansluiten bij de internationale doelen (SDG 6, Oceanenbeleid). Een call for evidence komt in de week van 3 februari. (NB inderdaad zijn twee calls for evidence over water resilience verschenen op 4 februari – zie bijlage, documenten). Op 6 maart is er een stakeholdersevent.

DG MOVE: «kijk verder dan de Connecting Europe Facility»

Plaatsvervangend directeur-generaal dg Move Herald Ruijters blikte vooruit op de aankomende voorstellen van de Europese Commissie, waaronder het Competitiveness Compass, een Witboek over de toekomst van de Europese defensie en een Mededeling over hogesnelheidslijnen.

De transportwoordvoerders binnen de delegatie (de leden De Hoop, Veltman en Olger van Dijk) en de heer Ruijters wisselden voorts van gedachten over de Trans-Europese transportnetwerken (TEN-T) en de CEF in relatie tot de ontsluiting van Nederlandse zee- en luchthavens en voorgenomen nieuwe spoorlijnen, waaronder de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. Daarin werd benoemd dat DG MOVE niet alleen inzet op civiele mobiliteit, maar ook op gebruik voor militair transport («dual use»). CEF is daarmee niet de enige optie waar Nederland naar zou kunnen kijken in een zoektocht naar Europese (co-)financiering. Voorts zou het nieuwe Meerjarig Financieel Kader (2028–2034), waarvoor binnenkort (februari) een *roadmap* wordt verwacht (*inmiddels op 11 februari gepubliceerd, zie bijlage*) en na de zomer de eerste voorstellen, wellicht een wat andere structuur kunnen krijgen.

Ook werd gesproken over de rol van bestaande Nederlandse spoorverbindingen met omliggende landen en de mogelijkheden om deze verbindingen verder te ontwikkelen. Daarbij werd benadrukt dat landen in Midden- en Oost-Europa veel hebben geïnvesteerd in de ontsluiting van hun havens, terwijl investeringen in Nederland op dat vlak achterblijven.

Andere onderwerpen die kort de revue passeerden zijn de ingebrekestelingsprocedure over de nieuwe HRN-concessie en de herziening van de EU-slotverordening.

Europees Parlement

De delegatie kwam weer bijeen in het EP. Gesproken werd achtereenvolgens met Tom Berendsen (CDA/EVP), lid van o.m. de Transportcommissie in het EP (TRAN), Gerben-Jan Gerbrandy (D66/Renew) en Mohamed Chahim (GL-PvdA/S&D), beiden lid van o.m. de Milieucommissie (ENVI). Alle drie wezen zij op de ontwikkelingen in Brussel die ook eerder op de dag de boventoon voerden: de verander(en)de verhoudingen in het Europees Parlement die verschillende coalities mogelijk maken. Dit speelt ook een rol bij de inzet op de concurrentiepositie van de EU die moet worden versterkt tegenover met name China en VS. Verder wees iedereen op de noodzaak van versterking van de Europese defensie (middelen en -mogelijkheden).

De Europarlementariërs gingen in op hun specifieke posities en dossiers:

Tom Berendsen: «Probeer meer invloed uit te oefenen op het MFK»

Tom Berendsen gaf een toelichting op de positie van de EVP in onderhandelingen op Europese dossiers tegen de achtergrond van de veranderde verhoudingen. Daarbij werd de vraag opgeworpen of in Nederland voldoende duidelijk is welke dynamiek er in Brussel speelt, en of daar afdoende op wordt gestuurd.

Hij schetste tevens de verschillen tussen het werk als Europarlementariër en het werk van een Tweede Kamerlid, waarbij het werk van de Europarlementariër die tot rapporteur is benoemd, in het teken staat van het wetsvoorstel van de Commissie en het amenderen daarvan in samenwerking met collega's.

Ontwikkelingen voor de komende periode:

- De verduurzaming van transport staat op de agenda, evenals de verdere onderhandelingen over het (sociaal) mobiliteitspakket (onder meer rij- en rusttijden). (*N.b. dit ligt in Den Haag voor een deel bij de commissie SZW*).
- De Europese havenstrategie: het is nodig om afspraken te maken in de EU om elkaars havens niet te beconcurreren en meer een eenheid te vormen. Daarnaast spelen havens een belangrijke rol in de energietransitie (vervoer, brandstoffen, SDE+).
- De Clean industrial deal die inzet op een betere concurrentiepositie van de EU, daarbij ook met een schuin oog kijkend naar de Inflation Reduction Act in de VS. Er wordt ook ingezet op groene technologie. Circulaire economie is eveneens een onderdeel van de Clean Industrial deal (o.a. concurrentiepositie recycling-industrie).
- Het MFK 2028–2034 komt eraan: de 7-jaarlijkse Europese begroting. De eerste ronde van besprekingen start al deze zomer en het is goed daarbij betrokken te zijn (inbreng kan op vele momenten maar ook hier geldt: hoe eerder hoe beter). In MFK-verband spelen veel discussies over het al dan niet vasthouden aan oude prioriteiten (landbouw?)/verschuiving naar nieuwe prioriteiten (defensie; een meerderheid van het EP is voor versterken defensiesamenwerking), en eventueel ophogen van de begroting. Aangegeven werd dat meer moet worden gekeken naar wat nodig is en wat we willen, en dan vervolgens naar hoe we dat het best kunnen doen.

Op een vraag hoe meer invloed kan worden uitgeoefend in Brussel door de Tweede Kamer, benadrukte hij het belang van een goede voorbereiding van de Raadsvergadering via debatten in de Tweede Kamer. Hij gaf als tip mee om meer contact te zoeken met andere parlementen om coalities te vormen / meer samen te werken. Tot slot suggereerde hij zo nu en dan een Brusselse dag te organiseren op specifieke thema's.

Gerben Jan Gerbrandy: «als lidstaat niet alleen denken aan je eigen hachje»

Gerben Jan Gerbrandy is vicevoorzitter van Renew. Hij belichtte hoe hij de ontwikkelingen waarnam in Brussel in de afgelopen 15 jaar (vanaf het begin van zijn vorige periode tot zijn hernieuwde aantreden). Een van de zaken die daarbij anders is, is dat de positie van de EU nu allerwege onder druk staat maar dat tegelijkertijd steeds meer de noodzaak boven komt drijven om de EU te versterken. Dat levert spanning op. Hij benadrukte de noodzaak tot samenwerken – dat is voor elke lidstaat van belang.

Ontwikkelingen auto-industrie

- voor de auto-industrie is het een belangrijk jaar, er komen veel nieuwe kleinere elektrische modellen uit. De range van autotypen en de

kwaliteit neemt toe. China loopt daarbij voorop. China was voorheen een grote markt voor fossiele-brandstofauto's uit Duitsland maar men stapt massaal over op e-auto's, wat leidt tot verslechtering van de positie van Duitse autofabrikanten. Duitse auto's worden deels in China geproduceerd, en vallen daardoor dus ook nog onder tariefmuren. In 2026 moet de Europese auto-industrie aan nieuwe afgesproken uitstootnormen voldoen, maar de sector loopt achter. Dat betekent dan weer miljarden aan boetes. De Europese Commissie heeft een strategische dialoog aangekondigd, vergelijkbaar met de afgelopen jaar gevoerde landbouwdialoog

Chahim: «meer inzet op eigen handelsstromen en op het creëren van een markt »

Mohamed Chahim is vicevoorzitter van de S&D-fractie en bezig met de Green deal, financiering van de groene transitie en industrie- en transportbeleid. Hij was met oud-Europarlementariër Esther de Lange en Pascal Canfin verantwoordelijk voor een deel van de Green deal in het EP (CBAM over grenscorrecties, ETS over emissiehandel, en kritieke grondstoffen). Hij meldde nu bezig te zijn met de auto-industrie, waarbij het van belang is te kijken naar vraag- en aanbodkant en ook de belangen van bedrijven goed in ogenschouw te nemen. Verder liet hij zijn licht schijnen over plastics recycling en de instroom van virgin plastics in de EU.

Hij ging in op het veranderend geopolitiek klimaat: slim onderhandelen, meer inzet op eigen handelsstromen van de EU, veel meer in waardeketens denken, zijn enkele accenten die hij wil leggen. Evenals op *purchasing power* voor Nederlandse en Europese producten en groene technologie als *unique selling point* van de EU. Verder is *Public procurement* (en dan met name *duurzame* aanbestedingen) een manier om zaken goed te regelen.

Tot slot benadrukte ook hij de noodzaak van synergie met andere sectoren, evenals de noodzaak om meer gebruik te maken van Europese fondsen.

De delegatie dankt de gesprekspartners voor hun gastvrijheid en de open gedachtewisseling.

De voorzitter van de delegatie,
De Hoop

De griffier van de delegatie,
Schukkink

Overzicht verwachte regelgeving, documenten en lopende triloggen

- 1. Verwachte regelgeving en beleid** volgens het werkprogramma van de Europese Commissie (11/2), de Competitiveness compass (29/1) en «hear say». Indicatief.

- Clean Industrial Deal		26 februari	2025
- Strategic Dialogue on the future of EU automotive industry	Q1		2025
- Water resilience	Q2		2025
- Ocean Pact	Q2		2025
- Sustainable transport investment plan	Q3		2025
- Post 2027 -MFK (meerjarig financieel kader)	(Q3 eerste kaders)		
- State aid framework			
- Sustainable transport investment pact	Q3		2025
- Chemical industrial package (incl herziening REACH)	Q4		2025
- EU Port strategy			2026
- EU Climate adaptation plan			2026
- Circular economy act	Q4		2026
- PFAS restriction	Q4		2026

- 2. Documenten**
 - Werkprogramma Europese Commissie (11 februari verwacht)
 - Competitiveness compass
 - Rapport Letta – Much more than a market
 - Rapport Draghi – the future of European competitiveness
 - Rapport Niinisto – strengthening European’s (..) preparedness
 - Verpakkingsverordening
 - Batterijenverordening
 - Zero pollution action plan
 - Raadpleging voorafgaand aan strategische dialoog toekomst autoindustrie
 - Raadpleging Water resilience initiative (1)
 - Water resilience initiative (2): water resilience first, guiding principles
 - MFK roadmap – gepubliceerd op 11 februari

- 3. Triloggen** – welke voorstellen zitten daar in
 - Plastic Pellets from microplastics (gestart begin januari)
 - Herziening KRA (al gestart; vervolg op 18 februari)
 - Bodemmonitoring (gestart in oktober, nog niet afgerond)
 - Green Claims (in december besloten tot start triloggen)
 - Herziening KRW met prioritaire stoffen en grondwater (triloggen gestart op 28 januari)