

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 913

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2022

Hierbij doen wij u de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van transportministers toekomen die van 21-22 februari 2022 plaatsvindt. De inhoud is gebaseerd op de uitnodiging die van het Frans Voorzitterschap is ontvangen waarbij weliswaar de onderwerpen zijn benoemd, maar niet de discussiepunten.

Het kabinet is voornemens fysiek deel te nemen aan deze bijeenkomst, mits de ontwikkelingen met betrekking tot COVID-19 dit toelaten.

Ook informeren wij uw Kamer middels deze brief over de gebruiksvergoeding spoor en COVID-19,¹ evenals de meeste recente stand van zaken omtrent de *return home vehicle*-bepaling uit het Europees Mobiliteitspakket²

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹ Verordening (EU) 2020/1429.

² 2020/C 252/01.

I. Geannoteerde agenda

Het op 1 januari jl. aangetreden Frans Voorzitterschap van de Raad van de EU organiseert op 21 en 22 februari een informele bijeenkomst van EU-transportministers in Parijs. De agenda en de stukken die duiding geven over de inhoud van de discussies ontbreken momenteel nog. Op basis van de eerste informatie die is ontvangen, is de verwachting dat de ontmoeting in het teken zal staan van discussies over de toekomst van de Europese transportsector. Het Voorzitterschap beoogt een discussie omtrent de rol van innovatie in het kader van het behalen van klimaatdoelstellingen in deze sector. Ook zal tijdens deze bijeenkomst worden stilgestaan bij de uitdagingen die spelen rond het thema *modal shift*, met aandacht voor manieren waarop het gebruik van de meest schone en duurzame transportmodaliteiten bevorderd kan worden. Tijdens deze discussie zal de focus naar verwachting op de spoorsector liggen. Ten slotte zal ook de aantrekkingskracht van de transportsector worden besproken tijdens deze bijeenkomst, in het bijzonder de uitdagingen die de sector ondervindt bij het aantrekken van jonge werknemers. In dit kader zullen naar verwachting arbeidsrechten en werkomstandigheden ter sprake komen.

Innovatie in de transportsector

Het is de verwachting dat het Voorzitterschap en/of de Europese Commissie een toelichting geeft over hoe innovatie kan worden gekoppeld aan het behalen van klimaatdoelstellingen binnen de transportsector, waarbij CO₂-reductie binnen alle modaliteiten centraal staat. Naar verwachting zal de discussie zich in dit kader toespitsen op hoe innovatie bij kan dragen aan het creëren van de juiste randvoorwaarden voor een duurzame en slimme ontwikkeling van de transportsector.

Voor Nederland staat het thema innovatie hoog op de agenda in het kader van emissiereductie binnen de transportsector. Met de klimaatdoelstellingen in het achterhoofd onderzoekt het kabinet verscheidene mogelijkheden voor (technologische en sociale) innovaties binnen de sector. Bijvoorbeeld, in het voorjaar van 2021 is uw Kamer geïnformeerd over een verkenning naar dynamisch laden van elektrische vrachtwagens door middel van zogeheten *Electric Road Systems* (ERS).³ Met de klimaatdoelstellingen binnen de transportsector in het achterhoofd zou Europese afstemming omtrent dit thema uiterst relevant zijn, gelet op het grensoverschrijdende karakter van de sector. De mogelijkheden voor verduurzaming die digitalisering biedt, worden ook met aandacht bestudeerd. Bijvoorbeeld, ketensamenwerking kan bijdragen aan efficiëntere vervoersstromen, slimme verkeerslichten langs logistieke knooppunten kunnen bijdragen aan brandstofbesparing binnen de (langeafstand)transportsector.⁴

Ook worden de ontwikkelingen omtrent de productie van duurzame brandstoffen aandachtig gevolgd.⁵ In dit kader is ook aandacht voor de uitrol van de benodigde infrastructuur om het gebruik van duurzame brandstoffen te stimuleren, waarbij in Europees verband het voorstel met betrekking tot laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR)⁶ nauwlettend wordt gevolgd.⁷ Het gepresenteerde voorstel voor

³ Kamerstuk 31 305, nr. 327.

⁴ Kamerstuk 30 196, nr. 780.

⁵ Kamerstukken 30 196 en 31 936, nrs. 849 en 891. Kamerstuk 31 936, nr. 901.

Kamerstuk 32 813, nr. 966.

Kamerstukken 31 409 en 32 813, nr. 934.

⁶ COM(2021) 559.

herziening van de TEN-T-verordening,⁸ samen met de voorstellen die de Europese Commissie in 2022 zal uitbrengen ten aanzien van Euro 7/VII en de aangescherpte CO₂-normen voor zwaar transport, hebben als beoogd effect dat de transportsector wordt aangemoedigd om nul-emissie innovaties door te voeren. In dit kader zal waterstof waarschijnlijk een belangrijke rol krijgen binnen het zwaar transport, zowel voor het wegtransport als voor scheepvaart en op de wat langere termijn ook voor de luchtvaart. De techniek is beschikbaar, maar met name de Europese industrie blijft achter in het aanbieden van marktrijpe toepassingen. Stimulering van innovaties in de Europese truck- en scheepsmotorenindustrie biedt kansen voor zowel het behalen van de klimaatdoelstellingen in de mobiliteitssector als voor de Europese economie.

Het kabinet vindt het gebruik maken van (duurzame) vervoersmiddelen van groot belang. Naast het elektrificeren van bestaande vervoersmiddelen is een toenemend gebruik van deelconcepten (zoals *Mobility as a Service* (MaaS)) en actieve mobiliteit (fiets, lopen) in dit kader relevant. Gebruikers van deelmobiliteit en mobiliteitsapps nemen gemiddeld genomen ook meer het openbaar vervoer. Dit betekent een verduurzaming op alle gebieden. Door slim gebruik te maken van de mogelijkheden die innovatie biedt, kunnen verdere duurzaamheidspraktijken worden aangeboden om verduurzaming in de gehele keten van de transportsector na te streven. Ook transport door buizen is een thema dat met aandacht wordt gevolgd in het kader van innovatie. Een *modal shift* van bovengrondse netwerken (water, weg en spoor) naar ondergronds transport draagt bij aan een hogere externe veiligheid, creëert mogelijkheden voor andere toepassingen van de ruimte en zorgt voor een afname van de uitstoot van uitlaatgassen.

Binnen Europa is er geen eenduidig krachtenveld te duiden aangaande dit thema, mede gezien de vele invalshoeken van het thema. Veel lidstaten erkennen de belangrijke rol die innovatie mogelijk kan spelen in het behalen van milieu en klimaatdoelstellingen binnen de transportsector. Echter, er wordt verschillend aangekeken tegen de effecten die innovatieve toepassingen binnen de sector kunnen hebben op onder meer economische activiteit en werkgelegenheid. Deze discussies spelen bijvoorbeeld in het kader van de voorstellen *FuelEU Maritime*⁹ en *ReFuelEU Aviation*¹⁰, waarover uw Kamer middels het verslag van de Transportraad d.d. 9 december jl. is geïnformeerd.¹¹ In Nederland werken de mobiliteitssectoren (*automotive*, luchtvaart en maritiem) nauw samen om duurzame en slimme innovaties te ontwikkelen voor de gehele sector. Hiervoor is onlangs een coronasteunmaatregel R&D mobiliteitssectoren opgezet.¹²

Modal shift

De *modal shift*¹³ naar meer duurzame transportmodaliteiten is een actueel thema op Europees niveau. De discussie die het Voorzitterschap beoogt, zal naar verwachting alle modaliteiten aan bod laten komen, met een focus op de rol van het spoor in de *modal shift*.

⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 3190.

⁸ Verordening (EU) No 1315/2013.

⁹ COM(2021) 562.

¹⁰ COM(2021) 561.

¹¹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 901.

¹² Kamerstuk 35 420, nr. 460.

¹³ Modal shift is het verplaatsen van vervoer van personen en goederen van wegvervoer naar andere modaliteiten, zoals spoor of scheepvaart.

Net als zijn voorgangers zet dit kabinet zich in voor een versterking van een *modal shift* in het goederenvervoer van de weg naar het spoor en de binnenvaart, en het weghalen van knelpunten voor een dergelijke *modal shift*. Daarom zal Nederland de *modal shift* naar spoorgoederenvervoer als duurzame vervoersmodaliteit voor het voetlicht brengen tijdens de bijeenkomst. Daarbij zet Nederland in op het geven van een vervolg aan de gezamenlijke afspraken van de Berlijn verklaring van 21 september 2020,¹⁴ om voortgang te boeken op onderwerpen zoals *European Rail Traffic Management System* (ERTMS),¹⁵ het faciliteren van 740m lange treinen, digitale automatische koppelingen tussen spoorwagens en een versterkt en meer flexibel capaciteitsmanagement voor internationale spoorgoederentreinen.

Nederland staat positief tegenover de agendering van de *modal shift* naar spoor, in lijn met de conclusies over spoor die de Raad op 3 juni 2021 aannam.¹⁶ Nederland zal het belang van internationaal personenvervoer per spoor benadrukken, onder meer als alternatief voor luchtvaart en wegvervoer. Nederland zal daarbij de intentie naar voren brengen om – samen met covoorzitter Oostenrijk – tijdens de Transportraad in juni 2022 een tweede voortgangsverslag te presenteren van het platform internationaal personenvervoer per spoor.¹⁷ Hierbij zal Nederland het belang benadrukken van versterkte samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en overheden om kansen voor nieuwe vervoersdiensten te creëren.¹⁸

Het thema *modal shift* staat zowel bij de Commissie als bij veel lidstaten hoog op de beleidsagenda. Een aantal lidstaten legt hierbij de nadruk op de verschuiving van het zwaartepunt binnen de modaliteiten van weg naar spoor, maar er zijn ook andere lidstaten die – lettend op hun geografische ligging en situatie – meer aandacht besteden aan de verbindingen via water en lucht. In de eerder aangehaalde conclusies over spoor is de noodzaak van *modal shift* naar het spoorvervoer ondersteund.¹⁹ Daarnaast steunen lidstaten de Berlijn verklaring van 21 september 2020 en de ministersverklaring over internationaal personenvervoer van 4 juni 2020, waarin ook het belang van *modal shift* wordt onderstreept.²⁰

Aantrekkingskracht van de transportsector

In veel lidstaten is de aanwas van jonge werknemers in de transportsector gering en ondervinden transportbedrijven uitdagingen bij het aantrekken van nieuwe werknemers. Frankrijk is in Europees verband al geruime tijd actief op dit thema en lijkt die trend nu door te zetten tijdens zijn Voorzitterschap.

Het Voorzitterschap zal naar verwachting onder dit agendapunt ook aandacht willen vragen voor het EU Mobiliteitspakket waarover u verderop in de brief wordt geïnformeerd. Met dit pakket wordt een beter evenwicht nagestreefd tussen de arbeids- en sociale omstandigheden van chauffeurs aan de ene kant en de vrijheid van ondernemers om grens-

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 918. Zie ook: https://www.cer.be/sites/default/files/publication/200921_Berlin%20Ministerial%20Declaration.pdf.

¹⁵ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/776.

¹⁶ Kamerstuk 21 501-33, nr. 868.

¹⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 950.

¹⁸ Zie ook het BNC-fiche (wat binnenkort aan uw Kamer zal worden gestuurd) betreffende het actieplan van de Europese Commissie over (internationaal) personenvervoer per spoor voor de Nederlandse positie omtrent de kansen aangaande pilots voor nieuwe treindiensten.

¹⁹ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8824-2021-INIT/nl/pdf>.

²⁰ Kamerstukken 29 984 en 35 377, nr. 896.

overschrijdende diensten te verlenen aan de andere kant. Naar verwachting zal het pakket daarmee zorgen voor een meer aantrekkelijke wegvervoerssector. Op maritiem gebied zal het Voorzitterschap mogelijk aandacht vragen voor opleidings- en sociale vraagstukken. Daarover vindt op 10 februari een maritiem symposium plaats. Het Voorzitterschap heeft aangegeven tijdens dat symposium voornemens te zijn om van gedachten te willen wisselen over een tweetal onderwerpen: enerzijds de wenselijkheid van een EU-standaard voor de opleiding van zeevarenden door bijvoorbeeld een nieuwe Verordening en anderzijds over het borgen van een eerlijkere zeevaart en strijd tegen sociale dumping door invoering van de «staat van ontvangst» regels in plaats van de vlaggenstaat regels. Ook binnen de luchtvaartsector maakt Frankrijk zich sterk voor verbetering van de sociale dimensie binnen de sector. Zo wil het dat er een einde komt aan het omzeilen van bestaande nationale regelgeving en *social dumping*.²¹ In dit kader heeft Frankrijk in het verleden ingezet op de volgende vier focuspunten: 1) een einde maken aan schijnzelfstandigheid in de luchtvaart, 2) heldere regels voor bemiddelingsbureaus, 3) heldere definitie voor het begrip «*home base*» en 4) een einde maken aan *pay-to-fly* constructies.²²

Wat betreft de luchtvaartsector staat Nederland positief tegenover het Franse initiatief om dit thema ter sprake te brengen tijdens de informele bijeenkomst. Nederland hecht grote waarde aan fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden in de luchtvaartsector en zet zich hier in Europees verband voor in. Nederland vindt het wenselijk dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen zich aan de Nederlandse arbeidswetten houden voor wat betreft hun cockpit- en cabinepersoneel dat gewoonlijk vanuit Nederland werkt. Oneigenlijke concurrentie door bedrijven ten koste van de bescherming van hun personeel moet voorkomen worden.

Daarom heeft Nederland zich zowel in 2018 als 2020 met enkele gelijkgezinde lidstaten achter een sociale verklaring geschaard waarbij opgeroepen wordt tot fatsoenlijke arbeidsvoorwaarden en een sociale agenda ten behoeve van EU-werknemers in de luchtvaartsector.²³

Europese lidstaten verschillen van mening over het belang van dit thema binnen de luchtvaartsector. Een enkele lidstaat hecht sterk aan liberalisering en vindt dit onderwerp dus minder van belang. Een aantal lidstaten vindt dit daarentegen wel een belangrijk thema. Andere lidstaten laten hun mening meer afhangen van het belang van de sector op nationaal niveau.

II. Gebruiksvergoeding spoor en COVID-19

Uw Kamer wordt hierbij geïnformeerd over het voorstel van de Europese Commissie om de voor COVID-19 ingestelde tijdelijke maatregelen aangaande het reduceren van de gebruiksvergoeding voor het gebruik van infrastructuur te verlengen tot en met eind 2023. Uw Kamer zal over

²¹ Er is sprake van social dumping wanneer werkgevers gebruik maken van goedkopere arbeidskrachten dan normaliter gebruikelijk is in hun resp. sector.

²² In de luchtvaartsector verwijzen *pay-to-fly* constructies naar situaties waarin piloten vliegreuen maken zonder daarvoor betaald te krijgen, en vaak zelf bij moeten leggen om hun beroep te mogen uitoefenen.

²³ De Kamer is over dit standpunt diverse malen geïnformeerd, o.a. per Kamerbrief 18 april 2019 (Kamerstuk 31 936, nr. 590), Kamerbrief 28 november 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 526), Beantwoording Kamervragen 19 november 2018 (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 709), Kamerbrief 29 mei 2018 (Kamerstuk 31 936, nr. 481), Beantwoording Kamervragen 28 juni 2017 (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 2218), Kamerbrief 19 april 2017 (Kamerstukken 31 936 en 25 883, nr. 389), Beantwoording Kamervragen 6 februari 2017 (Aanhangsel Handelingen II 2016/17, nr. 1140) en Kamerbrief 21 november 2016 (Kamerstuk 31 936, nr. 364).

dit voorstel geen separaat BNC-fiche ontvangen, aangezien het inhoudelijk geen nieuw beleid betreft en het uitsluitend om een verlenging van de gebruiksvergoeding gaat. Uw Kamer is eerder geïnformeerd over de publicatie van Verordening (EU) 2020/1429.²⁴

Het Commissievoorstel betreft een wijzigingsvoorstel van Verordening (EU) 2020/1429 en geeft lidstaten de mogelijkheid om de gebruiksvergoeding te verlagen, mits de betreffende infrastructuurbeheerder adequaat gecompenseerd wordt voor dit verlies aan inkomsten.²⁵ Ieder half jaar zal de Commissie toetsen of de toepassingsperiode met zes maanden moet worden verlengd tot uiterlijk 31 december 2023. Hiermee kan de spoorvervoerssector tijdelijk worden gesteund. Van de bestaande mogelijkheid wordt op dit moment gebruik gemaakt in onder andere België, Duitsland, Italië, Oostenrijk en Denemarken, maar niet in Nederland. In Nederland is er steun verleend aan de openbaar vervoersector via de zogenaamde beschikbaarheidsvergoedingen en daarnaast kunnen bedrijven gebruik maken van de horizontale economische ondersteuningspakketten van het kabinet. Nederland steunt de verlenging van de tijdelijke Verordening om hiermee de lidstaten een instrument te geven voor ondersteuning van het personen- en goederenvervoer tijdens de COVID-19 pandemie.

III. Stand van zaken omtrent de return home vehicle-bepaling uit het Europees Mobiliteitspakket

Middels deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de meest recente stand van zaken omtrent de *return home vehicle*-bepaling uit het Europees Mobiliteitspakket. Zoals eerder aan u gemeld hebben de Raad en het Europees Parlement dit pakket in juli 2020 aangenomen.²⁶ Het pakket omvat twee Verordeningen en een Richtlijn.²⁷ Het verbetert bestaande wet- en regelgeving voor het goederen- en personenvervoer en past deze aan, aan de huidige ontwikkelingen. Het Mobiliteitspakket moet onder andere bijdragen aan het verbeteren van de arbeidsomstandigheden en -voorwaarden van vrachtwagenchauffeurs. Daarnaast dient het een gelijk speelveld te creëren met duidelijke spelregels voor ondernemers die grensoverschrijdende diensten verrichten.

Een aantal lidstaten is een juridische procedure gestart bij het Hof van Justitie in Luxemburg over onderdelen van het pakket. Litouwen vraagt bijvoorbeeld samen met een aantal andere Baltische en centraal gelegen Europese lidstaten om het schrappen van de bepaling die verplicht stelt dat ondernemers hun vrachtwagens elke acht weken terug laten keren naar de lidstaat van vestiging (de zogenaamde *return home vehicle*-bepaling). Volgens deze lidstaten zou deze bepaling negatieve effecten kunnen hebben op het klimaat en milieu als vervoersondernemers hun bedrijfsvoering niet aanpassen en vrachtwagens zonder vracht terug naar de lidstaat van vestiging rijden. Een meerderheid van de lidstaten is tegen heronderhandeling van het Mobiliteitspakket. Deze groep lidstaten benadrukt dat het pakket als doel heeft om sociale misstanden in de transportsector tegen te gaan en zij benadrukt dat het pakket in zijn geheel dient te worden geïmplementeerd. Of het pakket als geheel negatieve effecten heeft op klimaat en milieu wordt betwijfeld door een aantal lidstaten, daar zij aspecten uit de door de Commissie gepubliceerde

²⁴ Kamerstuk 22 112, nr. 2904.

²⁵ COM(2020) 260.

²⁶ Kamerstuk 21 501-33, nr. 824 en Kamerstuk 29 398, nr. 937.

²⁷ Verordening (EU) 2020/1054, Verordening (EU) 2020/1055 en Richtlijn (EU) 2020/1057.

impactanalyse in twijfel trekt.²⁸ De *return home vehicle*-bepaling treedt in februari rechtstreeks in werking. Een uitspraak van het Hof van Justitie wordt niet voor die tijd verwacht.

Zoals eerder gemeld aan uw Kamer zal Nederland het pakket volgens de gebruikelijke procedures implementeren en de sector zo goed mogelijk over de nieuwe bepalingen informeren.²⁹ Een aantal regels van het pakket is al in werking getreden. De nieuwe regels voor rij- en rusttijden gelden bijvoorbeeld al sinds augustus 2020. Een aantal andere bepalingen heeft rechtstreekse werking en zal in februari in werking treden. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verplicht terugkeren van het voertuig, de aanpassing van de cabotageregels, het registreren van een grenspassage in de tachograaf en een aantal extra eisen aan ondernemers om aan te tonen dat ze reëel gevestigd – en dus geen brievenbusfirma's – zijn. De komende maand zal in samenwerking met de branche via diverse communicatiemiddelen (onder meer via een webinar en podcast) aandacht worden gevraagd voor de inwerkingtreding van die bepalingen. Voor een aantal andere regels die aanpassing van wet- en regelgeving behoeft, zal het wetsvoorstel nog dit kwartaal aan uw Kamer worden toegezonden.

²⁸ Voor de impactanalyse, zie: <https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/b35587b8-72a1-11eb-9ac9-01aa75ed71a1>.

²⁹ Kamerstuk 21 501-08, nr. 847.