

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 919

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2022

Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 21–22 februari 2022, die plaatsvond te Le Bourget, Frankrijk.

Tijdens deze bijeenkomst vonden verschillende themasessies plaats die het Frans voorzitterschap had geagendeerd. Deze sessies spitsten zich toe op de thema's decarbonisatie en innovatie in de transportsector, aantrekkelijkheid van de transportsector en *modal shift*.¹ Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

¹ *Modal shift* is het verplaatsen van vervoer van personen en goederen van wegvervoer naar andere modaliteiten, zoals spoor of scheepvaart.

I. Informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 21–22 februari 2022 te Le Bourget, Frankrijk

Decarbonisatie van de transportsector

Het Frans voorzitterschap initieerde een discussie over decarbonisatie en innovatie in de transportsector. De discussie spitste zich toe op concrete (beleids)maatregelen die kunnen worden genomen om de sector te verduurzamen, met daarbij specifiek aandacht voor de rol van laad- en tankinfrastructuur en waterstof. Het voorzitterschap sprak uit dat decarbonisatie en innovatie relevant zijn voor de gehele transportsector, voor alle modaliteiten. Daarbij werd benadrukt dat verduurzaming hand in hand moet gaan met het beschermen van het concurrentievermogen van de sector. Het creëren van een gelijk speelveld is cruciaal in dit verband. De Europese Commissie noemde het belang van technologie in de transitie naar een duurzame transportsector. Elektrische voertuigen (zowel batterij-elektrisch als waterstof-elektrisch) zijn cruciaal om een verduurzamingsslag in zowel het personen- als vrachtvervoer te bewerkstelligen. Hierbij is het van belang om de samenhang met andere Europese initiatieven te borgen, met name in het kader van het *Fit-for-55* pakket. Het verzamelen van relevante data is belangrijk om de transitie naar een duurzame transportsector te monitoren. In dit kader kondigde de Commissie aan een interactieve kaart te lanceren om voortgang te monitoren van de uitrol van laadinfrastructuur (met onder meer informatie over de beschikbaarheid van laadstations, geografische spreiding, etc.).² Coördinatie over hoe deze data wordt verzameld en gedeeld wordt door de Commissie wenselijk geacht in dit verband.

Veel EU-lidstaten onderstreepten het belang van een adequate uitrol van laad- en tankinfrastructuur, om de transitie naar een schonere vervoerssector te bewerkstelligen. Een aantal lidstaten gaf in dit verband aan dat marktpartijen moeten worden geholpen om hun investeringen in dergelijke infrastructuur rendabel te maken, om zo de markt te helpen volwassen te worden. Andere lidstaten benaderden deze discussie juist van de andere kant, door de cruciale rol van de markt in dit verband te benadrukken. Veel lidstaten noemden het belang van waterstof in de transitie naar een duurzame transportsector. Waterstof is bijvoorbeeld nodig om synthetische brandstoffen te produceren, waarbij aandacht moet worden besteed aan waar de benodigde energie vandaan komt. Een enkele lidstaat vroeg aandacht voor het zetten van standaarden in dit verband, om geestdriftige investeringen te voorkomen en veiligheid te waarborgen.

Nederland onderstreepte het belang van CO₂-standaarden voor voertuigen en zei uit te kijken naar de nieuwe standaarden voor zwaar vervoer en de nieuwe Euro VII standaarden die later dit jaar door de Europese Commissie zullen worden voorgesteld.³ Ook benadrukte Nederland het belang van de uitrol en opschaling van alternatieve laad- en tankinfrastructuur (onder meer via het door de Commissie gelanceerde voorstel hiertoe)⁴, om de transitie naar een schonere transportsector te bevorderen. In dit verband noemde Nederland dat een gelijke geografische dekking van dergelijke infrastructuur cruciaal is om de transitie naar nul-emissievoertuigen te versnellen. Samenwerking met een verscheidenheid aan belanghebbenden (zowel uit de publieke als private sector, alsmede uit de kennissector) acht Nederland als cruciaal in dit verband.

² <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

³ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12313-European-vehicle-emissions-standards-Euro-7-for-cars-vans-lorries-and-buses_en

⁴ COM(2021) 559

Uniforme betaalsystemen en transparante informatievoorziening over prijs en beschikbaarheid van laad- en tankinfrastructuur is in dit kader ook van belang volgens Nederland.

Innovatie in de transportsector

Het Frans voorzitterschap agendeerde een discussie over het belang van innovatie om de transportsector te verduurzamen. De discussie werd toegespitst op de vraag hoe innovatie in de sector kan worden aangemoedigd, met een focus op de wegvervoerssector en data(deling). De Commissie benadrukte dat een brede aanpak is vereist om innovatie langs de gehele waardeketen te stimuleren. Hierbij moet ook aandacht worden besteed aan de financiële dimensie: welke instrumenten zijn beschikbaar om de transitie vanuit financieel oogpunt te ondersteunen? Het Europees Parlement onderstreepte in dit kader het belang van inclusieve mobiliteit. Innovatie moet bijdragen aan het inclusiever maken van de sector en diensten toegankelijk te maken voor een brede doelgroep. Ook benadrukte het Europees Parlement het belang van de bescherming van data in dit verband: welke data wordt verzameld en hoe/door wie wordt deze opgeslagen? Mobiliteitssystemen van de toekomst moeten aandacht hebben voor al deze factoren.

Lidstaten benadrukten het belang van de herziening van de richtlijn omtrent intelligente transportsystemen (ITS-richtlijn).⁵ In dit verband werd nadruk gelegd op het belang van data(deling) en cyber security. Het creëren van wetgevende kaders om innovatie te stimuleren werd door sommige lidstaten als optie gezien door op die manier gezamenlijke standaarden te stellen. Een aantal lidstaten benadrukte in dit verband dat standaardisering van belang is om autonoom rijden op te schalen. Het stellen van tijdig en duidelijk beleid is nodig om heldere signalen aan de markt te geven. Een aantal andere lidstaten benadrukte dat technologische neutraliteit⁶ van belang is om innovatie te stimuleren, om op die manier klimaat- en duurzaamheidsdoelen in de sector te behalen. Sommige lidstaten noemden dat interoperabiliteit van systemen en het delen van ervaringen cruciaal is om tijdige innovatie te bewerkstelligen.

Nederland gaf aan dat bij investeringen in innovatie in de sector rekening moet worden gehouden met de levensduur van voertuigen en infrastructuur. Investeringen in infrastructuur en voertuigen betreffen vaak langetermijninvesteringen, wat betekent dat – gelet op de levensduur van bijvoorbeeld een weg of truck – tijdig moet worden geïnvesteerd om de gestelde duurzaamheidsdoelen te behalen, aangezien anders niet-duurzame alternatieven nog geruime tijd gebruikt zullen worden. Nederland vraagt aandacht voor de veiligheidsaspecten van autonoom rijden, met een focus op de uiteindelijke controle van autonome voertuigen. Het delen van data en ervaringen wordt door Nederland van belang geacht, met daarbij ook aandacht voor de bescherming van dergelijke data, om bescherming van de privacy van consumenten te borgen.

⁵ COM(2021) 813, Kamerstuk 22 112, nr. 3322

⁶ Technologische neutraliteit is de vrijheid om gebruik te maken van de technologie die het meest effectief en/of opportuun is om gestelde doelen te behalen. In dit kader betekent het dat actoren vrij staan in de keuze van welke technologie wordt toegepast om doelen te behalen en dat er dus op voorhand geen technologische oplossingen worden uitgesloten.

Aantrekkelijkheid van de transportsector

Het Frans voorzitterschap organiseerde een discussie tussen de lidstaten en vertegenwoordigers uit de transportsector omtrent het thema aantrekkelijkheid van de sector. Hierbij werd nader ingegaan op welke maatregelen moeten worden genomen om banen in de sector aantrekkelijker te maken. De sectorpartijen deelden ervaringen omtrent arbeidsomstandigheden en trends merkbaar ten gevolge van de COVID-19-pandemie, waarna de dialoog met de lidstaten werd gestart. Het voorzitterschap benadrukte dat de sociale dimensie van de sector van cruciaal belang is om in EU-verband te adresseren. De Commissie benoemde dat de sector aantrekkelijke banen en goede ontwikkelmogelijkheden moet bieden aan zijn werknemers. Een groene en digitale transitie van de sector moet toewerken naar een sociale en inclusieve uitkomst, waarbij hogere sociale standaarden van belang zijn. Dit moet worden gezien in het licht van reeds bestaande (internationale) kaders kunnen hierbij niet worden onderschat, aangezien sociale standaarden hard getroffen zijn door onder meer bezuinigingen ten gevolge van de pandemie.

Veel lidstaten benadrukten het belang van het aantrekkelijk(er) maken van de transportsector om zowel de continuïteit als duurzaamheid van de sector te borgen. Een aantal lidstaten noemde dat de hiermee gepaard gaande digitaliseringsslag niet vergeten mag worden, noch in het kader van opleidingen/kennis, noch om arbeidstekorten tegen te gaan. Een groot aantal lidstaten benoemde het belang van het waarborgen van gendergelijkheid in de sector. Momenteel zijn vrouwelijke werknemers ondervertegenwoordigd in de transportsector. Interventie is nodig om dit meer in evenwicht te brengen. In het kader van arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector benadrukte een aantal lidstaten het belang van adequaat ingerichte rust- en slaapplekken. Een aantal lidstaten onderstreepte dat het belangrijk is om deze discussie ook met derde landen te voeren, ook in multilateraal verband (onder andere via de Internationale Arbeidsorganisatie). In dit kader benadrukte een aantal lidstaten het belang van het creëren van een gelijk speelveld, gelet op het grensoverschrijdende karakter van de transportsector. Het toekomstbestendig maken van de sector vereist volgens een aantal lidstaten ook aandacht voor adequate trainingen/opleidingen om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen, waarbij onder meer digitale vaardigheden van cruciaal belang zijn. Oostenrijk presenteerde samen met Luxemburg en België een verklaring omtrent *true-cost pricing*⁷ van vliegtickets, opdat deze zowel duurzaamheids- als sociale kosten weerspiegelen.

Nederland benadrukte het belang van adequate sociale standaarden en werkomstandigheden in de transportsector. Nederland vroeg aandacht voor de internationale verdragen die in dit verband zijn gesloten (onder meer het Maritiem Arbeidsverdrag, 2006), ook gelet op het internationale karakter van de sector alsmede in relatie tot het creëren van een gelijk speelveld. Nederland was voorzichtig positief over de Oostenrijkse verklaring, waarbij het de steun uitsprak om dit initiatief te verwerken in de herziening van verordening 1008/2008.⁸ Ook vroeg Nederland aandacht voor de competenties en vaardigheden die nodig zijn om de sector

⁷ Via *true-cost pricing* wordt getracht de werkelijke prijs van een product en/of dienst weer te geven. Deze prijs is de som van de marktprijs van het product en de externe sociale en milieukosten die met de productie ervan gemoeid zijn. Voorbeelden van dergelijke kosten zijn onderbetaling aan werknemers, CO₂-emissies en water- en/of luchtverontreiniging.

⁸ Verordening (EG) 1008/2008

toekomstbestendig te maken, waarbij het verwerken van deze vaardigheden in opleidings- en trainingsprogramma's werd benadrukt.

Modal shift en het Trans-Europese Transportnetwerk

Het Frans voorzitterschap agendeerde een discussie over de *modal shift* en het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T).⁹ Lidstaten werden gevraagd om zich tijdens hun interventies toe te spitsen op hoe de *modal shift* in EU-verband kan worden aangemoedigd, voor zowel personen- als goederenvervoer. Het voorzitterschap benadrukte het belang van EU-samenwerking in dit verband, om op die manier gezamenlijk toe te werken naar verduurzaming van de transportsector als geheel. De Europese Commissie gaf een korte toelichting op het in december 2021 gepubliceerde TEN-T voorstel, waarbij het hoopt de herziening in 2023 rond te hebben.¹⁰ De Commissie onderstreepte de noodzaak van een *modal shift* en multimodaliteit om de voor de transportsector gestelde klimaatdoelen te behalen. Ook vroeg de Commissie aandacht voor de gebruiksvriendelijkheid van multimodale reisopties. Reizigers moeten eenvoudig verschillende reisopties kunnen vergelijken. De Commissie verwees naar de EU-steunprogramma's (onder andere de *Connecting Europe Facility*, *InvestEU*, *Horizon Europe*) die bestaan om de *modal shift* te stimuleren.

Veel lidstaten verwelkomden het voorstel tot herziening van de TEN-T verordening. Een aantal lidstaten benadrukte dat op relatief korte termijn investeringen zullen moeten worden gedaan om de doelen voor 2030 (voor zowel klimaat als TEN-T) te behalen. Een aantal lidstaten onderstreepte het belang van uniforme ticketingsystemen om personenvervoer per spoor te stimuleren. Het Europees Parlement benadrukte dat de zichtbaarheid van spoorvervoer moet worden vergroot, om op die manier het gebruik van het spoor aan te moedigen. Ook benadrukten veel lidstaten het belang van hogesnelheidsverbindingen per spoor, onder meer als onderdeel van het TEN-T netwerk. Een aantal lidstaten kon zich vinden in de hogere vereisten en standaarden die in het recent gelanceerde TEN-T voorstel zijn opgenomen, maar sommige lidstaten benadrukten dat die standaarden wel gepaard moeten gaan met extra financiële middelen om aan die vereisten te kunnen voldoen. De *Visegrad Four* (Tsjechië, Polen, Hongarije, Polen) presenteerden een verklaring¹¹ waarin zij de herziening van de TEN-T verordening verwelkomden, maar ook een aantal aandachtspunten uiteenzetten zoals de benodigde financiële middelen voor het uitvoeren van de vereisten die in de nieuwe verordening worden gesteld. Een aantal lidstaten vroeg ook specifiek aandacht voor de maritieme dimensie van een *modal shift* en TEN-T; (*short*) *sea shipping* en het belang van de binnenvaart mag niet worden vergeten in dit verband.

Nederland benadrukte dat het behalen van de doelen van Parijs en de doelen in de EU-strategie voor slimme en duurzame mobiliteit belangrijke beleidsdoelen zijn voor de komende jaren. In dit verband onderstreepte Nederland het belang van de herziening van de TEN-T verordening. De rol van *modal hubs*¹² werd onder de aandacht gebracht door Nederland, waarbij aandacht uitging naar multimodale verbindingen tussen stedelijke knooppunten, met ook oog voor het belang van actieve mobiliteit. Nederland refereerde aan de technische vereisten (voor zowel binnen-

⁹ Verordening (EU) 1315/2013, Kamerstuk 22 112, nr. 3321

¹⁰ COM(2021) 812, COM(2021) 820

¹¹ <https://www.visegradgroup.eu/documents/official-statements>

¹² *Modal hubs* zijn knooppunten waar meerdere vervoersmodaliteiten samenkomen, bijvoorbeeld in en rond havens, waar de lading van schepen via spoor- en wegverbindingen naar het achterland kan worden doorgevoerd.

vaart als spoor) die in de TEN-T verordening worden gesteld. In dit verband benadrukte Nederland dat de huidige navigatievereisten voor binnenvaart worden geïmplementeerd en dat 740 meter lange treinen op het kernnetwerk moeten kunnen rijden. Daarnaast onderstreepte Nederland het belang van internationale spoorverbindingen voor zowel personen- als vrachtvervoer. In dit kader refereerde Nederland aan het belang van gebruiksvriendelijke ticketingsystemen, waarbij het voor consumenten toegankelijker en aantrekkelijker wordt gemaakt om internationale treintickets te kopen. Ook benoemde Nederland het belang van een veilig, duurzaam en efficiënt netwerk van infrastructuur, waarbij de koppeling met het voorstel tot een *Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR)*¹³ werd gemaakt. Het borgen van een veilig, robuust en klimaatbestendig netwerk is belangrijk om de betrouwbaarheid van het netwerk te vergroten. In dit kader vroeg Nederland ook aandacht voor het belang van inter-operabele veiligheidssystemen, zoals het *European Rail Traffic Management System (ERTMS)*.¹⁴ Nederland benadrukte dat synergie tussen de energietransitie en de transitie in de transportsector van cruciaal belang is, waarbij ook aandacht moet worden besteed aan de digitale dimensie hiervan.

¹³ COM(2021) 559

¹⁴ <https://www.ertms.net/>