

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 21-23  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/150650

**Bijlage**  
1

Datum 1 juni 2021  
Betreft Schriftelijk overleg t.b.v. Transportraad d.d. 3 juni 2021

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u een afschrift aan van de beantwoording van vragen in het schriftelijk overleg met de Tweede Kamer naar aanleiding van de Transportraad op 3 juni 2021.

Ik bied u dit afschrift mede namens de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2021/157368

Datum 1 juni 2021  
Betreft Schriftelijk overleg t.b.v. de Transportraad op 3 juni  
2021 te Luxemburg

Geachte voorzitter,

Op 25 mei jl. heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad op d.d. 3 juni 2021. Met deze brief geef ik antwoord op de vragen, mede namens de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Hieronder treft u per onderwerp de antwoorden aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## Algemeen:

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/157368

**De leden van de D66-fractie vragen zich af op welke manier verder invulling wordt gegeven aan de Actieagenda Trein en Luchtvaart. Kan hiervan een update gegeven worden? Wordt deze actieagenda tevens actief gedeeld met de betrokken lidstaten? In deze agenda is het voornemen uitgesproken om in 2021 samen met Duitse partijen de mogelijkheden te onderzoeken om de verbinding Amsterdam - Düsseldorf/Frankfurt te verhogen in frequentie. Kan de minister de kamer informeren van de huidige status van deze frequentieverhoging? Kan de minister de kamer informeren wat zij in 2021 nog gaat doen om ervoor te zorgen dat op deze verbinding de frequentie daadwerkelijk wordt verhoogd? Tevens wordt in de Actieagenda Trein en Luchtvaart aangegeven dat in 2021 een prognose wordt gemaakt voor de behoefte aan uitbreiding van de vervoerscapaciteit naar Parijs en aansluitend de mogelijkheden te onderzoeken om vaker te rijden met dubbele treinstellen van en naar Parijs. Kan de minister de kamer informeren over de status van de actieagenda ten aanzien van de verbinding Amsterdam - Parijs? Kan de minister de kamer informeren wat ze eraan gaat doen om deze doelstelling uit de actieagenda (een frequentieverhoging tussen Amsterdam en Parijs) te realiseren?**

Het platform van lidstaten voor internationaal personenvervoer heeft in zijn voortgangsrapport over de verbetering van het internationaal spoorvervoer, dat samen met het verslag van de Transportraad d.d. 3 juni naar uw Kamer zal worden verstuurd, ook versterking van de samenwerking tussen en verbetering van de intermodale aansluiting tussen Trein en Luchtvaart genoemd als sleutelonderwerp. Mijn inzet is dat ook op Europese schaal tussen deze sectoren wordt samengewerkt bij verbetering van de intermodaliteit tussen deze transportmodi.

In aanvulling op de samenwerking in dit platform heeft Duitsland het initiatief genomen voor een Letter of Intent voor de Trans Europe Express 2.0 met als doel de versterking van het Europese spoornetwerk dat de Europese hoofdsteden verbindt. Dit initiatief wordt gesteund door Nederland, alsmede door Frankrijk en België en een groot aantal andere landen. Nederland wil graag in zuidelijke en oostelijke richting goed aangesloten zijn op het HSL-netwerk. In de volgende voortgangsbrief internationaal personenvervoer per spoor aan uw Kamer zal de Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat daar nader op in gaan.

Na publicatie van de Actieagenda Trein en Luchtvaart zijn de vijf partners (IenW, NS, ProRail, Schiphol en KLM) van start gegaan met het uitvoeren van de acties. Er wordt in goede afstemming voortgang gemaakt al zorgt de impact van de coronacrisis ervoor dat niet alle maatregelen direct uitvoerbaar zijn. Zoals aangekondigd<sup>1</sup> in november 2020, ontvangt uw Kamer in de tweede helft van dit jaar een update over de stand van zaken van de uitvoering van de acties in de actieagenda en het perspectief richting de toekomst. Verder is de Actieagenda Trein en Luchtvaart eind 2020 in het Engels vertaald en wordt deze in Europees verband gedeeld om internationale vervolgstappen te blijven agenderen.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2020/21, 29984 nr. 916

**De leden van de CDA-fractie zijn er voorstander van dat reizen in Europa gemakkelijker wordt gemaakt met het 'EU Covid-19-certificaat', ofwel het coronapaspoort. Deze leden merken wel dat bij inwoners er nog praktische vragen leven. Zou de minister kunnen schetsen of qua proces dat gevolgd moet worden door Nederlanders die naar het buitenland willen reizen het uitmaakt welk vervoersmiddel een reiziger kiest om naar het buitenland te reizen, dus de auto, trein, bus of vliegtuig? En zo ja, welke verschillen zitten hiertussen?**

In beginsel zorgt de introductie van het digitale groene certificaat (DGC) voor het vergemakkelijken van het reisproces, ongeacht de wijze van vervoer. Dit vanwege het streven om test-, vaccinatie en herstelbewijzen binnen de EU, middels het DGC interoperabel te maken. De introductie van het DGC heeft geen invloed op bijvoorbeeld de test- of quarantaineplicht.

Wel ziet het proces er voor georganiseerd vervoer (bijvoorbeeld trein, bus, vliegtuig en boot) anders uit, dan het proces voor niet-georganiseerd vervoer (bijvoorbeeld met de auto of camper). Dit komt doordat georganiseerd vervoer veelal een gesloten karakter kent, waardoor de plaats van op- of afstappen gecontroleerd kan worden. Voor niet-georganiseerd vervoer is dit niet het geval. Momenteel wordt er interdepartementaal bezien op welke wijze het DGC op de beste manier in het bestaande proces kan worden geïmplementeerd.

### Luchtvaart:

**De leden van de VVD-fractie zijn het eens met de doelstelling van de SES2+ maar wijzen op de proportionaliteit. De voorstellen gaan wat de leden betreft verder dan noodzakelijk om het doel te behalen. Het voorstel is duidelijk géén herschikking van bestaande wetgeving. De leden vragen zich af waar het impact assessment is waar het Nederlands kabinet aan hecht.**

Het aangepaste herschikkingsvoorstel SES2+ en het voorstel voor aanpassing van de EASA-Verordening om EASA op te laten treden als prestatiebeoordelingsorgaan zijn niet onderbouwd met een impact assessment. De Europese Commissie acht het niet noodzakelijk om een studie naar de impact uit te voeren omdat de doelen van de voorstellen niet zijn gewijzigd ten opzichte van het eerdere voorstel in 2013. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, hebben bij de behandeling aangegeven dat door het ontbreken van een impact assessment er geen onderbouwing is voor de grote wijzigingen in het voorstel. Dit heeft de Europese Commissie niet van standpunt doen veranderen.

**De leden van de VVD-fractie vragen of de minister kan aangeven welke inzet zij tracht voor de raad om te borgen dat zowel de doelen van SES worden gerealiseerd als dat er geen bevoegdheden worden overgedragen. Voorts vragen de leden zich af of het klopt dat het aangepaste voorstel wel de proportionaliteitstoets doorstaat.**

Nederland is altijd voorstander geweest van SES en de SES-doelen. Het overdragen van bevoegdheden met betrekking tot het nationale luchtruim naar Europese instanties zal echter naar onze mening bijdragen aan het behalen van

de doelstellingen. Zoals aangegeven in de fiches die op 20 november 2020<sup>2</sup> naar uw Kamer zijn verzonden, wordt de proportionaliteit van het SES2+ voorstel beoordeeld als negatief. Het voorstel gaat op onderdelen aanzienlijk verder dan nodig is om de beoogde doelen te bereiken, en laat daarbij onvoldoende ruimte voor de lidstaten om hun noodzakelijke verantwoordelijkheden in te vullen.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/157368

De Nederlandse inzet is erop gericht dat er niet onnodig bevoegdheden naar Europese instanties worden overgedragen. Daarnaast acht ik het mogelijk de SES-doelen binnen de bestaande regelgevende kaders en verdeling van bevoegdheden na te streven. Hiervoor is het van belang dat alle stakeholders blijven samenwerken aan het verbeteren van het Europese ATM-systeem door bijvoorbeeld (grensoverschrijdende) luchtruimwijzigingen door te voeren en SESAR-technologie te implementeren.

**De leden van de VVD-fractie lezen dat een doelstelling meer schaalbare luchtverkeersleidingcapaciteit is. Deze leden vragen zich af wat dit exact betekent. Een wijziging van beroepskwalificaties? Meer personele uitwisseling? Deze leden vragen zich voorts af hoe dit zich verhoudt tot de Nederlandse samenwerking tussen de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en de militaire luchtverkeersleiding.**

Voor de toekomst ziet de Europese Commissie een ontwikkeling naar een schaalbaar systeem voor luchtverkeersleiding voor zich, dat vooral via verdere digitalisering moet worden bereikt. De vraag naar schaalbare capaciteit is ingegeven door de civiele luchtvaart en de behoefte om de luchtverkeersleidingscapaciteit in tijd en locatie te kunnen aanpassen aan de hoeveelheid vliegverkeer. Door het verdergaand toepassen van technologie en data-uitwisseling zou het verlenen van luchtverkeersleiding in de toekomst niet meer in alle gevallen gebonden zijn aan specifieke locaties, maar zou het flexibeler en schaalbaar inzetbaar moeten worden. Hierbij is het van belang dat het personeel voldoende is opgeleid en gecertificeerd en daarbij kennis heeft van de lokale omstandigheden en werkafspraken. Voor de militaire luchtvaart is onbeperkte toegang tot het luchtruim van belang om aan de taakstelling te kunnen voldoen. Daar waar mogelijk kunnen militaire luchtruimgebruikers ook profiteren van technologische oplossingen die de digitalisering met zich mee brengt. Voor het ministerie van Defensie is vergaande digitalisering een punt van aandacht aangezien de uitwisseling van data verbonden is aan strikte criteria met betrekking tot nut, noodzaak, vertrouwelijkheid, veiligheid en wenselijkheid.

**De leden van de VVD-fractie lezen dat het nu aan de Europese lidstaten is hoe zij hun luchtruim en luchtvaarnavigatiedienstverlening, en het toezicht daarop, inrichten en aansturen. Deze leden vragen zich daarop af welke bevoegdheden volgens het voorstel naar welke Europese organisaties gaan. Wie is de netbeheerder nu? En in het voorstel dat voorligt?**

Met de voorstellen van de Europese Commissie zouden de bevoegdheden van de Europese Commissie, de PRB en de netwerkbeheerder worden uitgebreid. Bij de Europese Commissie gaat het om de vaststelling van de Europese prestatiedoelen en bij het prestatiebeoordelingsorgaan om bevoegdheden rond het vaststellen van de prestatieplannen van luchtverkeersleidingsorganisaties. Voor de

---

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2020/21, 22112 nr. 2987 en 2988

netwerkbeheerder, waarvoor op dit moment Eurocontrol is aangewezen, gaat het om de planning van infrastructuurprojecten en luchtruiminrichting. In al deze gevallen ligt de bevoegdheid bij de lidstaten. In het voorstel is geen sprake van een permanente aanwijzing van een organisatie als netwerkbeheerder. De uiteindelijke bevoegdheid omtrent inrichting en gebruik van het luchtruim dient een nationale bevoegdheid te blijven.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2021/157368

### **De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het voorstel zich verhoudt tot het programma luchtruimherziening?**

Het Nederlandse programma Luchtruimherziening draagt bij aan de Nederlandse en SES-doelstellingen voor het luchtruim. Het SES2+ voorstel heeft geen gevolgen voor de uitvoering van de Luchtruimherziening.

**De leden van de CDA-fractie zijn voorstander van slim klimaatbeleid, waarbij het vaak verstandig is om dat in Europees verband te doen. Zo vinden deze leden afspraken over het Europees luchtruim verstandig om in Europees verband te maken. Door de lappendeken van nationale luchtverkeersleidingsgebieden kunnen vliegtuigen nu vaak niet in een directe lijn van A naar B vliegen, maar moeten ze geregeld een flinke omweg maken. Directere routes kunnen zorgen voor lager brandstofverbruik en een afname van de uitstoot van schadelijke stoffen. Deze leden vinden het daarom positief om het Europese luchtruim te moderniseren om zo en duurzamer en efficiënter te kunnen vliegen.**

**De leden van de CDA-fractie horen graag hoeveel uitbreiding van bevoegdheden van Europese organisaties nodig is om dit doel te kunnen bereiken. Zoals het behoud van de strategische autonomie van lidstaten op het gebied van veiligheid en defensie en autonomie op het gebied van geluidsoverwegingen en netwerkbelangen. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat het voorstel op onderdelen niet aanzienlijk verder gaat dan nodig is om de beoogde doelen te bereiken en het voldoende ruimte voor de lidstaten om hun eigen verantwoordelijkheden in te vullen?**

Zoals omschreven in de fiches<sup>3</sup> die op 20 november 2020 naar uw Kamer zijn verzonden, steun ik de doelstellingen van SES, maar acht ik een uitbreiding van bevoegdheden van Europese instanties niet wenselijk. De Nederlandse inzet is erop gericht om verschuiving van bevoegdheden te voorkomen, omdat dit onvoldoende ruimte voor de lidstaten laat om hun noodzakelijke verantwoordelijkheden in te vullen. De zorgen over de verschuiving van de bevoegdheden zijn voldoende geborgd in het compromisvoorstel dat voorligt aan de Raad.

**De leden van de D66-fractie hebben met zeer groot ongenoegen kennisgenomen van de grove schending van de internationale luchtvaartwetgeving van afgelopen zondag (23 mei 2021) door Wit-Rusland. Deze leden vragen zich af of, en zo ja, hoe deze kwestie ook bij de Transportraad ter sprake zal komen en hoe zal worden duidelijk gemaakt dat een dergelijke schending nooit meer mag gebeuren.**

---

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2020/21, 22112 nr. 2987 en 2988

**De leden van de D66-fractie vragen of bijvoorbeeld besproken zal worden hoe verdere invulling kan worden gegeven aan de oproep van de Europese Raad om het luchtruim van Wit-Rusland te mijden. Worden hier bijvoorbeeld andere luchtvaartmaatschappijen dan Ryanair op aangesproken? Zo nee, waarom niet?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2021/157368

Deze kwestie staat voor de Transportraad van 3 juni a.s. geagendeerd.

Litouwen heeft de EU-lidstaten opgeroepen alle EU-luchtvaartmaatschappijen te adviseren het luchtruim van Wit-Rusland te mijden. Het kabinet heeft KLM al opgeroepen om dat te doen en KLM heeft daar gehoor aan gegeven. De Europese veiligheidsorganisatie EASA heeft eveneens aanbevolen om het luchtruim van Minsk te vermijden in een Safety Information Bulletin. Om het EASA Bulletin kracht bij te zetten heeft Nederland daartoe een Notice to Airmen (NOTAM) opgesteld om de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en eigenaren van in Nederland geregistreerde luchtvaartuigen daarover te informeren.

**De leden van de D66-fractie vragen of de minister in elk geval kan rapporteren aan de Kamer hoe de schending ter sprake is gekomen en welke stappen eventueel worden overwogen.**

In de Europese Raad van 24 mei jl. is de schending besproken en opgeroepen om in EU-verband luchtvaartmaatschappijen uit Wit-Rusland te verbieden om door het EU-luchtruim te vliegen en de toegang tot alle luchthavens in de EU te ontzeggen. Er wordt nu in EU-verband gewerkt aan aanscherping van het EU-sanctieregime tegen Wit-Rusland om dit en andere mogelijke sancties tegen relevante personen en entiteiten uit de luchtvaartsector van Wit-Rusland te bewerkstelligen. Naar verwachting zal het Raadsbesluit waarmee het sanctieregime wordt aangescherpt op korte termijn gereed zijn. Het ministerie van Buitenlandse zaken is hier in nauw overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bij betrokken en verantwoordelijk voor de nationale aanscherping daarvan. De minister van Buitenlandse Zaken stuurt u op korte termijn een verslag over de uitkomsten van de Europese Raad.

Maritiem:

**De leden van de VVD-fractie lezen dat de implementatie van de wijziging Richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart is voorzien per januari 2022. De leden kijken uit naar de reeds verzochte brief met de stand van zaken hierover.**

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft mij per brief op 12 mei jl. verzocht de Kamer te informeren over de stand van zaken met betrekking tot (de implementatie van) de Europese richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart. De Kamer zal zoals verzocht deze brief van mij ontvangen.

**De leden van de VVD-fractie vragen zich af of de minister reeds contact heeft gehad met haar Duitse en Deense collega omtrent de maatregelen die genomen zijn ter voorkoming en beperking van verlies van containers. Zo ja, wat is er uit dit overleg gekomen? Zo nee, is dit contact voorzien en marge van de Transportraad?**

Ik heb op 11 mei jl. contact gehad met mijn Duitse en Deense collega. Over de resultaten van dit gesprek zal ik u op korte termijn informeren in de voortgangsbrief over de uitvoering van de aanbevelingen uit het OvV-rapport over de MSC Zoë<sup>4</sup>.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/157368

**De leden van de D66-fractie stellen het op prijs dat de minister de urgentie van het aanpakken van containerverlies in zijn algemeenheid gaat aankaarten bij de Transportraad. Deze leden vragen zich echter nog wel af of ook specifiek de omstandigheden van de Waddenzee, als kwetsbaar Natura 2000-gebied waarvan is aangetoond dat het risico op containerverlies groter is bij bepaalde weersomstandigheden, zal worden aangekaart. Ook zijn deze leden benieuwd of naast het puur agenderen van de urgentie, wordt gekeken of samen met andere Europese landen initiatieven kunnen worden opgezet om containerverlies te voorkomen.**

Ik breng in de Transportraad van 3 juni 2021 ook de routespecifieke risico's op containerverlies boven het Waddengebied ter sprake, en de maatregelen die ik naar aanleiding daarvan heb geïmplementeerd, zoals het waarschuwen van containerschepen. Daarnaast vraag ik de andere lidstaten naar hun ervaringen met containerverlies, en wil ik met hen bespreken hoe we het probleem gezamenlijk kunnen aanpakken.

**De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoe het precies staat met de uitvoering van de motie Agnes Mulder/Postma (35377, nr. 10) voor het in Europees verband opstellen van een groene Europese havenstrategie die zorgt voor een gelijk speelveld via het just-in-time sailing systeem. Een onderzoek van het Rotterdams Havenbedrijf en TNO uit 2018 heeft namelijk geconcludeerd dat significante hoeveelheden CO2-reductie kunnen worden gerealiseerd door een systeem van just-in-time sailing, waarbij havenbedrijven schepen ontvangen op basis van roosterindeling in plaats van aankomstmoment. In de Kamerbrief 26643-719 geeft de minister aan dat concreet invulling wordt geven aan 'Just-in-time sailing', zou de minister dit nader kunnen toelichten hoe dat gebeurt?**

De motie van de leden Mulder en Postma verzoekt de regering er bij de Europese Commissie (EC) op aan te dringen te komen tot een gelijk speelveld op het vlak van just-in-time sailing om zo een havenbezoek zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en daarmee emissies te reduceren. De uitvoering van de motie gebeurt op twee manieren. Allereerst heb ik in mijn brief van 26 november 2020<sup>5</sup> aangegeven dat er door een aantal mondiaal opererende havens (waaronder Rotterdam), rederijen en vervoerders pilots wordt uitgevoerd met het uitwisselen van de benodigde informatie voor Just in Time Sailing. Aan het einde van dit jaar worden de resultaten met de stakeholders besproken. Op basis daarvan zal ik bezien welke vervolgstappen ik in Brussel zal voorleggen. Ten tweede werk ik zowel Europees als nationaal aan de benodigde interoperabiliteit van data en de systemen die de stakeholders in dit domein nodig hebben om de benodigde informatie zo vroeg mogelijk beschikbaar te hebben. Zoals ik in mijn brief van 24 november 2020<sup>6</sup> heb aangegeven, werkt het FEDeRATED-consortium aan een prototype van een decentraal georganiseerde data deelvoorziening. Dat moet tot

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2020/21, 31409 nr. 308

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2020/21, 31 409 nr. 305

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2020/21, 26 643 nr. 719



de gewenste interoperabiliteit gaan leiden. In aansluiting daarop onderzoek ik met de Douane, de zeehavens, Schiphol en hun Port Community Systemen een intensievere en gestructureerde samenwerking bij de realisatie van de Basis Data Infrastructuur (BDI). Deze BDI is een digitale infrastructuurvoorziening waarmee partijen in het multimodaal goederenvervoer naadloos, veilig, neutraal en betrouwbaar relevante data beschikbaar kunnen stellen. De BDI wordt op de FEDeRATED-leest geschoeid. De BDI legt het fundament voor de ontwikkeling van specifieke diensten door partijen, bijvoorbeeld op het gebied van Just in Time sailing.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/157368

### Wegvervoer:

**De leden van de VVD-fractie kunnen de lijn onderschrijven dat het onwenselijk is dat chauffeurs nergens terecht kunnen voor een schoon toilet en overige voorzieningen tijdens de coronacrisis wanneer ze lang van huis zijn. Deze leden weten dat de minister hierover, binnen Nederland, in gesprek is met brancheverenigingen. Deze leden vragen, met betrekking tot Nederlandse chauffeurs in Europa, op welke manier hier aandacht voor is.**

In Nederland ben ik inderdaad in overleg met de diverse brancheorganisaties om het welzijn van de chauffeurs zoveel mogelijk te borgen. Ook in Europees verband is aandacht voor de positie van de chauffeurs. Een van de afspraken in het kader van de EU 'Green Lanes' is dat landen ervoor zorgen dat chauffeurs toegang houden tot sanitair. Ook moet catering, zoals afhaalmaaltijden, mogelijk gemaakt worden. Op naleving van de EU Green Lanes afspraken ziet de Europese Commissie toe in samenwerking met een netwerk van Green Lanes coördinatoren in de lidstaten.

**De leden van de CDA-fractie constateren dat de regering in 2019 heeft aangekondigd dat het wil dat er 2000 langparkeerplaatsen voor trucks bijkomen langs de belangrijkste routes voor het goederenvervoer. Het gaat om commerciële, beveiligde parkeerplaatsen waar chauffeurs kunnen uitrusten, douchen en een hapje eten. Om te voorkomen dat veel chauffeurs noodgedwongen parkeren op plaatsen waar weinig voorzieningen zijn of waar ze dat eigenlijk niet mogen omdat de private truckparkeerplekken bezet zijn. Hoe staat het qua realiseren van die 2000 plekken? Verder blijkt uit het onderzoek van Panteia dat het welzijn van chauffeurs over het algemeen als onvoldoende wordt beschouwd, waarbij dit vóór de pandemie nog op het randje van een (on)voldoende zat. Hoe wil de minister ervoor zorgen dat het welzijn van chauffeurs toeneemt, bijvoorbeeld dat er voldoende faciliteiten voor de chauffeurs beschikbaar zijn?**

Met betrekking tot de vraag over de realisatie van nieuwe truckparkings kan ik aangeven dat de voorbereidingen voor de aanleg van ongeveer 1600 plaatsen gestart zijn. De planning is om deze uiterlijk 2024 gerealiseerd te hebben. Het Rijk en provincies hebben inmiddels tweemaal met succes een beroep op EU CEF cofinanciering gedaan. Uit de eerste CEF-call zijn tot nu toe ruim 200 parkeerplaatsen gerealiseerd op de Maasvlakte. Eind dit jaar komen daar in Venlo 165 plekken bij. De overige plekken worden gerealiseerd in Zuid-Holland en Noord-Brabant. De tweede CEF-call is in de zomer van 2020 toegekend.

Met betrekking tot de vraag over mijn inzet om het welzijn van de chauffeurs te verbeteren, kan ik u melden dat de chauffeurs zeer belangrijk werk leveren en ik mij tijdens deze crisis blijf inspannen om te zorgen dat het welzijn van chauffeurs tijdens hun werk zoveel mogelijk geborgd blijft. Het Coronavirus zorgt echter voor beperkingen. In het Coronaprotocol Transport en Logistiek<sup>7</sup> dat in april 2020 is opgesteld, zijn adviezen omtrent corona opgenomen voor chauffeurs, werkgevers en opdrachtgevers. Dit protocol ondersteun ik van harte. Naar aanleiding van de Motie Laçin-Van Dijk<sup>8</sup> is daarnaast afgesproken dat brancheorganisaties de leden die hun voorzieningen voor chauffeurs sluiten hierop zullen aanspreken. In de praktijk zien we dit ook gebeuren. Ook heb ik mij achter oproepen en campagnes vanuit de sector geschaard, zoals de TLN-campagne 'Een schoon toilet voor iedereen' en heb ik er voor gezorgd dat in de winter toch koffie en thee verkocht mocht worden tijdens de avondklok. Ik blijf mij tijdens deze crisis dan ook inspannen om te zorgen dat chauffeurs tijdens hun werk van de basisvoorzieningen gebruik kunnen blijven maken en ik ga ervan uit dat mogelijke versoepelingen in de toekomst hier ook aan zullen bijdragen.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/157368

**De leden van de VVD-fractie vinden het wegvervoer met gehuurde voertuigen, gezien de marktwerking, positief. De leden van de VVD-fractie vragen zich wel af hoe wordt aangekeken tegen de kans op het derven van Nederlandse belastinginkomsten. Voorts vragen de leden zich af wat de kans is dat verhuurbedrijven zich zullen verplaatsen naar gunstigere landen en daarbovenop wat daarvan de impact zal zijn op de verhuursector in Nederland.**

De Richtlijn gehuurde voertuigen maakt onderdeel uit van het Europees Mobiliteitspakket dat tot doel heeft bestaande regelgeving over het goederen- en personenvervoer te verbeteren en een veilige, efficiënte en sociaal verantwoordelijke wegvervoersector te realiseren. Hoewel het mogelijk is dat met deze richtlijn verhuurbedrijven zich in het buitenland vestigen en er belastinginkomsten gederfd worden (het omgekeerde is ook mogelijk), verwacht ik niet dat dit op grote schaal zal gebeuren aangezien ik niet verwacht dat bedrijven nu op grote schaal buitenlandse voertuigen gaan inhuren en er meerdere factoren van invloed zijn bij het verplaatsen van een bedrijf naar het buitenland.

**De leden van de CDA-fractie constateren dat uit onderzoek van het ministerie van I&W blijkt dat negentig procent van de huidige relevante wetgeving in het goederenvervoer reeds toestaat dat bedrijven de door de overheid gevraagde informatie digitaal aanleveren. Over de resterende tien procent zal de minister met betrokken overheden afspraken maken. Wanneer zal dit afgerond zijn? En hoe staat het met de uitvoering van de verordening «electronic Freight Transport Information (eFTI) die vanaf augustus 2020 van kracht is? Zetten de lidstaten voldoende stappen om in 2025 in plaats van papier, elektronische verstrekking van gegevens te accepteren wanneer er sprake is van wettelijk verplichte informatie bij het vervoer van goederen?**

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2019/20, 35300-XII nr. 95

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2020/21, 35570-XII nr. 46

In de aan de Tweede Kamer aangeboden Goederenvervoeragenda<sup>9</sup> is als doelstelling opgenomen dat in 2030 papierloos transport wettelijk mogelijk moet zijn in alle gevallen. Eventuele wettelijke belemmeringen worden meegenomen in de acties vanuit het programma Goederenvervoer en Digitaal Transport en aangepakt waar nodig.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/157368

Voor de begeleiding en coördinatie van de implementatie van de eFTI verordening is een projectorganisatie ingericht en worden de direct bij eFTI betrokken departementen en uitvoeringsorganisaties uitgenodigd om actief mee te werken aan de nationale eFTI implementatie. De vraag of lidstaten voldoende stappen zetten kan op dit moment nog niet beantwoord worden. De uitwerking van de eFTI-specificaties door de Europese Commissie en de onderhandelingen daarover met de lidstaten starten na de zomer. Vooruitlopend daarop werk ik al wel nauw samen met België en Luxemburg aan een pilot gericht op de toepassing van een elektronische vrachtbrief (eCMR) in het wegvervoer in de Benelux. Deze pilot richt zich ook op het versimpelen van de toegang tot de eCMR-vrachtbrief gegevens voor autoriteiten. Daarbij wordt gezocht naar (technische) oplossingen die zowel voor eCMR, als ook voor eFTI toepasbaar zijn.

## Spoor:

### **De leden van de VVD-fractie vragen zich af hoe het voornemen om Europees te intensiveren op het spoor eruit gaat zien? Voorts vragen de leden zich af welke stappen nu ondernomen moeten worden voor de verdere uitwerking en wat de planning is?**

In de Transportraad liggen Raadsconclusies voor over het internationaal spoorvervoer. Hierin wordt het belang van modal shift onderschreven. Voor personenvervoer per spoor heeft de Europese Commissie aangekondigd in het najaar met een actieplan te komen. Er wordt verwacht dat de Europese Commissie daarbij o.a. zal ingaan op de gewenste digitalisering van de ticketverkoop voor internationaal spoorvervoer. De inzet is verder dat de Europese Commissie met een nader voorstel komt van de genoemde 15 pilots voor nieuwe internationale personenvervoerdiensten uit de slimme en duurzame mobiliteitsstrategie.

Eind 2021 zal de Europese Commissie naar verwachting komen met voorstellen voor herziening van de TEN T-verordening. Hierbij verwachten we ook voorstellen voor zowel het internationale spoorgoederenvervoer als het internationale personenvervoer per spoor. Voor het spoorgoederenvervoer verwachten we daarnaast dat de Europese Commissie begin 2022 zal komen met voorstellen voor de herziening van de spoorgoederencorridors.

### **De leden van de D66-fractie realiseren zich dat het jaar 2021 het Europese jaar van de spoorwegen is. Deze leden zijn erg positief over de aandacht die hiermee gegeven wordt aan het internationaal spoorvervoer en zij zijn dan ook blij te lezen dat Nederland het actieplan verwelkomt. De raadsconclusies bevatten geen nieuwe financiële toezeggingen maar roepen met name op de bestaande EU-instrumenten (zoals Connecting**

<sup>9</sup> Kamerstukken II 2018/19, 34244 nr. 2

**Europe Facility (CEF), Europees herstelfonds, cohesiefondsen) zo goed als mogelijk te benutten. Kan uiteen worden gezet van welke van deze EU-instrumenten Nederland gebruikmaakt inclusief een financiële inschatting? Is de minister het met deze leden eens dat extra financiële middelen wellicht nodig zijn voor de pan-Europese verwachtingen van het internationaal spoornetwerk? Zo ja, op welke manier zet de minister zich hiervoor in?**

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk  
IENW/BSK-2021/157368

Nederland heeft sinds de instelling van de CEF (Connecting Europe Facility) in 2014 veelvuldig gebruik gemaakt van de CEF voor medefinanciering van spoorprojecten. Nederland zal dit blijven doen onder de nieuwe EU-meerjarenbegroting, waarin opnieuw middelen zijn vrijgemaakt voor de CEF. Voor de benutting van de CEF-faciliteit voor spoorprojecten onder de nieuwe EU meerjarenbegroting wordt u binnenkort geïnformeerd naar aanleiding van de motie Grinwis/Boulakjar<sup>10</sup>.

Voor de benutting van het Europees herstelfonds geldt dat dit onderdeel uitmaakt van de kabinetsformatie. Een ambtelijke verkenning is onlangs uitgevoerd naar de mogelijke inhoud van een herstelplan. De formerende partijen zijn nu aan zet. Het is aan het nieuwe kabinet om te besluiten welke hervormingen en investeringen een plek krijgen in een Nederlands herstelplan.

Extra financiële middelen voor de pan-Europese verwachtingen van het internationaal spoornetwerk zijn wellicht nodig, maar Nederland zal wel benadrukken dat er binnen de Europese middelen weinig ruimte is voor extra's. De Nederlandse inzet is vooral om binnen de beschikbare Europese middelen zoveel mogelijk ruimte vrij te maken voor onze internationale spoorambities.

**Welk vervolg wordt gegeven aan deze Raadsconclusies en is daarin het streven opgenomen om onder meer op korte termijn spoorverbindingen te verbeteren en uit te breiden? Bent u het eens met de leden dat een duidelijk doel voor nieuwe Europese treinlijnen opgenomen moet worden in de plannen die 3 juni worden besproken? Gedacht kan worden aan het doel om tussen 2021 en 2025 30 nieuwe spoordiensten en nachttreinen te laten rijden. Is de minister het met de leden eens dat voor meer en snellere internationale treinen het noodzakelijk is dat er in Europees verband een dienstregeling ontworpen gaat worden? Zo ja, op welke manier wordt dit meegenomen in de Raadsvergadering? Zo nee, waarom niet?**

De Europese Commissie heeft in de slimme en duurzame mobiliteitsstrategie aangekondigd met voorstellen te komen voor 15 pilots voor nieuwe internationale treindiensten die per 2030 gerealiseerd moeten worden. Dit najaar worden daarover nadere voorstellen van de Europese Commissie verwacht.

In het voortgangsrapport internationaal personenvervoer per spoor, dat binnenkort naar uw Kamer zal worden verzonden, wordt ook ingegaan op de ontwikkeling van een netwerk van internationale treindiensten. Op 17 mei jl. is daartoe op initiatief van Duitsland een intentieverklaring getekend over de Trans Europe Express welke uw Kamer op korte termijn zal worden toegezonden. Daarin worden verbindingen gedefinieerd die mogelijk kunnen worden gerealiseerd op

---

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2020/21, 32404 nr. 106

korte tot middellange termijn. De waarde hiervan is ook dat lidstaten hierbij gezamenlijk uitspreken de totstandkoming van deze internationale treindiensten te willen faciliteren. Randvoorwaarde is hierbij dat er eerst voldoende inzicht is in de marktsituatie en de belemmeringen die zich voordoen. Het is tevens van belang in deze pilots aandacht te schenken aan het vergemakkelijken van de toegang voor reizigers door de digitalisering van de ticketverkoop om het plannen, boeken en betalen te vergemakkelijken en te verbeteren.

Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/157368

**De leden van de CDA-fractie hebben ook vragen over de raadsconclusies internationaal spoorvervoer. De leden van de CDA-fractie constateren dat 2021 het Europees jaar is van het spoor. Bij het vorige schriftelijke overleg hebben deze leden aandacht gevraagd voor makkelijker kaartjes kunnen kopen voor de trein voor langeafstand reizen binnen Europa. Bij vliegen is dat heel makkelijk, maar voor de trein nog niet. Deze leden danken de regering voor het feit dat Nederland tijdens de vorige Transportraad heeft aangegeven dat aan dat het kopen van een treinticket voor langeafstandsreizen relatief gesproken nog vaak te lastig is en dat deze boodschap weerklonk bij de lidstaten. Deze leden vragen zich af wat de vervolgstap wordt nu blijkt dat in Europa draagvlak is om dit makkelijker te maken? En wat is verder de inzet van Nederland qua de verbetering van het internationale treinverkeer in Europa?**

Verbetering en verbreding van de (digitale) ticketverkoop voor internationale treindiensten is van groot belang bij het ontwikkelen van deze markt en het marktaandeel en om de internationale treinen aantrekkelijker te maken voor reizigers. In de sectorverklaring van 30 maart 2021<sup>11</sup> hebben partijen (o.a. vervoerders, infrastructuurbeheerders, derde partijen die rail tickets kunnen aanbieden) eerste afspraken gemaakt over het delen van de noodzakelijke data en de mogelijkheden voor ook die derde partijen zoals de maatsdienstverleners om onder dezelfde (eerlijke) voorwaarden ook het hele assortiment van de internationale rail tickets te kunnen aanbieden, ook als onderdeel van een multimodale reis. Reizigers kunnen dan een multimodale reis plannen, boeken en betalen dus inclusief voor- en natransport op de plaats van herkomst en bestemming via deelmobiliteit en/of stedelijke OV-netwerken. De Nederlandse inzet is dat partijen in 2021-2022 zichtbare voortgang kunnen laten zien op dit terrein. Er wordt ook verwacht dat de Europese Commissie in haar actieplan personenvervoer per spoor, dat in het najaar 2021 wordt gepubliceerd, met maatregelen zal komen om dit verder te faciliteren.

## Strategie duurzame en slimme mobiliteit;

**De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat in het Commissievoorstel wederom wordt voorgesteld om het aandeel binnenvaart en kustvaart te verhogen, net als eerder in 2011 White Paper on Transport werd gedaan. De doelen gesteld in 2011 White Paper on Transport zijn niet gehaald. Kan de minister aangeven wat de concrete Europese plannen zijn om deze doelen nu wel te behalen?**

<sup>11</sup> [https://www.uic.org/com/IMG/pdf/21-03-30\\_sector\\_statement\\_on\\_international\\_rail\\_passenger\\_services\\_final.pdf](https://www.uic.org/com/IMG/pdf/21-03-30_sector_statement_on_international_rail_passenger_services_final.pdf)

Het Nederlandse standpunt ten aanzien van de mededeling van de Europese Commissie over de strategie duurzame en slimme mobiliteit is opgenomen in het BNC fiche.<sup>12</sup> Daarin verwelkomt het kabinet de ambitieuze en algemene plannen en initiatieven voor verduurzaming en digitalisering op het gebied van mobiliteit. Op hoofdlijnen sluiten deze plannen en initiatieven goed aan bij de Nederlandse inzet. Zo steunt het kabinet de inzet op emissievrije schepen, onderschrijft het de sleutelpositie van binnen- en zeehavens om tot emissieloos vervoer te komen en verwelkomt het de ambitie voor de modal shift. De Europese plannen zijn echter op hoofdlijnen en bieden nog weinig houvast voor wat de precieze uitwerking betreft.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2021/157368

Het kabinet zal de voorstellen die uit de strategie voortvloeien afwachten en beoordelen. Daarbij zal worden aangesloten bij de in de Goederenvervoeragenda<sup>13</sup> ingezette koers om het aandeel binnenvaart en kustvaart te vergroten via het stimuleren van modal shift door een tijdelijke stimuleringsregeling voor modal shift van containers van de weg naar de binnenvaart, het versterken van bovengemiddelde multimodale knooppunten en ondersteunen van concrete kademureninitiatieven op de goederenvervoercorridors, het scheppen van ruimte voor modal shift door een hands-on aanpak van knelpunten in o.a. wet- en regelgeving en administratieve procedures en de bekendheid over de mogelijkheden voor multimodaal transport.

**De leden van de VVD-fractie lezen over de mogelijkheid tot CO2-beprijzing en andere (prijs)prikkels voor gebruikers. Hoe kijkt de minister aan tegen de mogelijkheid de opbrengsten uit (prijs)prikkels door middel van een 'terugsluis' te investeren in verduurzaming van de sector, om zo een breder draagvlak te creëren en te behouden?**

Het kabinet verwelkomt de beslissing van de Raad om in te zetten op een reductie van broeikasgassen met ten minste 55% in 2030. De lidstaten zijn op dit moment in afwachting van de voorstellen die de Commissie half juli 2021 zal presenteren om nadere invulling te geven aan deze doelstelling. Dit betreft ook eventuele voorstellen voor CO2-beprijzing in de mobiliteit. Het is de essentie van de inzet van het kabinet dat er een gebalanceerd pakket van maatregelen moet komen dat innovaties mogelijk maakt die noodzakelijk zijn om in de verschillende vervoersectoren de transitie naar emissieloze technologie en duurzame brandstoffen in gang te zetten. Of CO2-beprijzing onderdeel gaat uitmaken van een dergelijk pakket voor de verschillende modaliteiten en in welke mate dit leidt tot opbrengsten dan wel hoe die besteed gaan worden, zal moeten blijken. De vraag hoe een eventuele aanvullende ruimte op de begroting kan worden ingezet komt daarom op dit moment te vroeg.

**De minister heeft eerder aangegeven in een gezamenlijk initiatief met Denemarken, namens negen lidstaten een non-paper aan de Commissie te sturen met daarin de benadrukking van het belang van het vaststellen van een uitfaseerdatum voor fossiele brandstofmotoren. De leden van de VVD-fractie hebben daar nog steeds twijfels bij. Deze leden vragen de minister dan ook wat de reactie van de Commissie op het voorstel is, nu deze leden hebben begrepen dat de meningen verschillen over de noodzakelijkheid van een dergelijke einddatum. Kan de minister daarnaast een beter beeld geven van het draagvlak voor dit voorstel?**

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2020/21, 22112 nr. 3042

<sup>13</sup> Kamerstuknummer 2019D30567

De Commissie heeft formeel niet gereageerd op het voorstel. Wel heeft de Commissie onder andere tijdens het gesprek van uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie Timmermans met de Tweede Kamer op 20 mei 2021 over de EU Strategie duurzame en slimme mobiliteit en het Fit for 55% pakket aangegeven dat de Commissie geen uitfaseerdatum voor fossiele verbrandingsmotoren zal opnemen. De Commissie is voornemens om CO<sub>2</sub>-emissienormen dusdanig streng te formuleren dat autoproducenten ook gaan inzien dat het meer rendabel is om nul emissie-auto's te verkopen dan auto's met een fossiele verbrandingsmotor.

Naast Denemarken en Nederland hebben België, Ierland, Griekenland, Litouwen, Luxemburg, Malta en Oostenrijk onze non-paper met oproep voor de Commissie getekend. Denemarken, Ierland en Oostenrijk hebben daarbij, net als Nederland, de ambitie voor 2030 als uitfaseerdatum. Enkele grote lidstaten stonden positief tegenover de inhoud, maar hebben destijds niet medeondertekend vanwege nationale gevoeligheden. Daarnaast zijn enkele lidstaten met een belangrijke auto-industrie terughoudend vanwege de mogelijke economische impact.

Verschillende autoproducenten hebben zelf inmiddels vrijwillig aangekondigd om per 2030 alleen nog nul emissie-auto's te verkopen in Europa. Tevens is er een meerderheid van de Europese burgers volgens een recent overzicht<sup>14</sup> van Transport & Environment voorstander van een uitfaseringsdatum.

**De leden van de CDA-fractie hebben bij de strategie duurzame en slimme mobiliteit vragen over de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor de alternatieve brandstoffen. Nederland zet zich hiervoor in, kan de minister of staatssecretaris aangeven welke alternatieve brandstoffen Nederland zich op richt? En wat de inzet wordt van Nederland op welke manier Europa kan gaan bijdragen aan de uitrol hiervan?**

Nederland zet in op een brede uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur met een focus op zero emissie-infrastructuur. Voor de zwaardere modaliteiten is zero emissie zoals elektrisch en waterstof het streven, maar zien we ook een rol voor alternatieve brandstoffen, waaronder LNG en HVO, voor de korte tot middellange termijn. In de EU wil Nederland ambitieuze doelstellingen realiseren voor de uitrol van een dekkend netwerk waarbij er maatwerk nodig is per modaliteit, technologie en geografische locatie. Daarnaast zal Nederland pleiten voor voldoende financiering voor de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur binnen de kaders van het meerjarig financieel kader.

---

<sup>14</sup> <https://www.transportenvironment.org/press/cities-63-support-eu-ban-petrol-and-diesel-car-sales-after-2030>