

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 871**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 augustus 2021

Hierbij doen wij u de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 22 en 23 september 2021 toekomen.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan zullen wij u hierover tijdens het Schriftelijk Overleg van 6 september a.s. informeren.

Ook informeer ik u middels deze brief over de aanpassing van de EU uitvoeringsverordening tachografen en tachograafonderdelen. Gezien het om een technische aanpassing gaat die klein van omvang is informeer ik u via deze wijze over de aanpassing in plaats van via een BNC-fiche.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S.P.R.A. van Weyenberg

## **I. Geannoteerde agenda informele Transportraad 22 en 23 september 2021**

Het Voorzitterschap zal naar verwachting een aantal voorstellen uit het Fit-for-55 pakket<sup>1</sup> willen bespreken. Dit pakket heeft de Europese Commissie op 14 juli jl. gepresenteerd om uitvoering te geven aan het EU 2030-broeikasgasreductiedoel (ten minste 55% reductie t.o.v. 1990). Het Sloveense Voorzitterschap lijkt voornemens de informele Transportraad in het teken te laten staan van alternatieve brandstoffen voor vervoer, o.a. via de herziening van de Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II), de herziening van de Richtlijn laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFIR), het ReFuel Aviation initiatief en het Fuel Maritime initiatief. Ook wordt een beleidsdebat inzake de herziening van de verordening voor het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T) beoogd. Deze informele Transportraad vindt plaats na de informele Energieraad op 22 september. Mogelijk zal er ook een gezamenlijk agendapunt met transport- en energieministers op de agenda staan. De verwachting is dat onderstaande inzet hieraan tegemoet komt.

### **Herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II)**

#### Inhoud

Naar verwachting zal de Raad stilstaan bij de vervoer-onderdelen van het voorstel voor een herziening van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED II). De algemene beleidsdiscussie over de herziening van RED II zal naar verwachting plaats vinden tijdens de informele Energieraad op 22 september. Uw Kamer wordt hierover separaat via de Geannoteerde Agenda van die Raad geïnformeerd.

Het voorstel van de Commissie bevat een doelstellingswijziging voor de vervoerssector om de broeikasgasemissie-intensiteit van de geleverde vervoersbrandstoffen in 2030 te reduceren met inzet van hernieuwbare energiedragers. Ook verhoogt de Commissie het sectordoel voor de fysieke inzet van geavanceerde biobrandstoffen en creëert ze een sectordoel voor hernieuwbare waterstof en afgeleide synthetische brandstoffen (RFNBO's).

#### Inzet Nederland

Het kabinet heeft zicht altijd positief ingezet voor het verhogen van de ambitie voor het gebruik alternatieve brandstoffen. Het kabinet beziet in dat kader ook de inzet op doelen voor Renewable Fuels of Non- Biological Origins (RFNBO's) in de transportsector. Dit vanwege de kosteneffectieve impuls die dit zal geven aan de ontwikkeling van hernieuwbare brandstoffen in transport, met name voor waterstof. Het kabinet heeft tenslotte eerder gepleit<sup>2</sup> voor het versterken van de handhaving op fraude met biobrandstoffen voor de transportsector en dit is een belangrijk aandachtspunt bij de bespreking van dit voorstel. Voor een uitgebreide appreciatie van het voorstel en het uiteindelijke kabinetsstandpunt verwijst ik u naar het BNC-fiche dat uw Kamer in september ontvangt.

<sup>1</sup> COM(2021)550 final

<sup>2</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2021/05/25/joint-statement-on-improving-supervision-in-the-red>

## Indicatie krachtenveld

Het exacte krachtenveld is nog onduidelijk. Lidstaten laten een verdeeld beeld zien over het verhogen van de verplichting voor hernieuwbare energie voor vervoer. Voor het versterken van toezicht was tijdens de voorgaande Transportraad breed draagvlak, maar dit lijkt nog onvoldoende te zijn verwerkt in het voorstel.

## **Herziening Richtlijn laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen**

### Inhoud

De AFID richtlijn<sup>3</sup>, ziet toe op het faciliteren en uitrollen van publiek toegankelijke alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor emissiearme en emissievrije voertuigen, schepen, vliegtuigen en treinen. Het herzieningsvoorstel stelt een verordening in plaats van een richtlijn voor met bindende doelstellingen voor de uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor verschillende modaliteiten, waarbij het lidstaten verplicht om nationale beleidskaders te maken voor deze uitrol. Het voorstel stelt ook eisen rondom technische standaarden en consumenteninformatie.

### Inzet Nederland

Het kabinet heeft in aanloop naar het voorstel gepleit dat de EU toewerkt naar een dekkend EU-netwerk van publiek beschikbare alternatieve tank- en laadinfrastructuur door bindende doelen te stellen voor verschillende modaliteiten<sup>4</sup>. Een hoge ambitie voor licht vervoer is daarbij van belang, zodat het voor gebruikers eenvoudig is om ook in het buitenland gebruik te maken van een dekkend netwerk aan laadinfrastructuur. Belangrijk zijn onder andere voldoende beschikbare capaciteit op het energiesysteem (bijvoorbeeld netcapaciteit), de wens tot het voorkomen van een lock-in<sup>5</sup>, aansluiting van vraag en aanbod en de verwachte investeringskosten. Voor een uitgebreide appreciatie van het voorstel en het kabinetsstandpunt hierover verwijs ik u naar het BNC-fiche dat uw Kamer in september ontvangt.

## Indicatie krachtenveld

Naar verwachting is Nederland in een meerderheidspositie en zal een aanzienlijke groep lidstaten in de kern positief zijn over het aanscherpen van de doelstellingen voor tank- en laadinfrastructuur. Toch is een andere groep lidstaten waarschijnlijk minder enthousiast over de aangescherpte doelstellingen en het instrument (verordening) dat de Commissie inzet om deze doelstellingen te bereiken, gegeven de focus op meer traditionele infrastructuur.

<sup>3</sup> COM(2021) 559 final 2021/0223 (COD)

<sup>4</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2021/02/24/position-paper-on-the-revision-of-the-afi-directive>

<sup>5</sup> De keuze voor een bepaalde type alternatieve tank- of laadinfrastructuur waardoor voer- of vaartuigen op andere energiedragers moeilijker inpasbaar worden door bijvoorbeeld hoge investeringskosten.

## **ReFuelEU Aviation Initiatief**

### Inhoud

De Raad zal spreken over alternatieve brandstoffen in de luchtvaart, naar verwachting in het kader van het ReFuelEU Aviation initiatief. Dit is een verordening waarbij de Commissie via een Europese bijmengverplichting van duurzame luchtvaartbrandstoffen de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaartsector wil reduceren. Het voorstel verplicht brandstofleveranciers een minimum percentage duurzame luchtvaartbrandstoffen te leveren aan alle EU-luchthavens en luchtvaartmaatschappijen tot een afnameverplichting hiervan bij een EU-luchthaven.

### Inzet Nederland

Het kabinet is voorstander van een Europese bijmengverplichting en verwelkomt dit voorstel. Het sluit aan bij de al langer geldende inzet om te komen tot een dergelijke EU-brede bijmengverplichting. Uitgangspunt van het kabinet is daarbij dat de bijmengverplichting in zijn geheel voldoende ambitieus zou moeten zijn om de transitie in de sector te bewerkstelligen. Voor een uitgebreidere appreciatie van het voorstel en het definitieve kabinetsstandpunt verwijs ik u naar het BNC-fiche dat uw Kamer in september ontvangt.

### Krachtenveld

Nederland heeft zich middels een gezamenlijke verklaring<sup>6</sup> met een aantal lidstaten eerder dit jaar duidelijk uitgesproken voor de invoering van een Europese bijmengverplichting en verwacht dat dezelfde lidstaten dit voorstel zullen steunen. Gezien het de eerste bespreking is van het voorstel voor een EU-brede aanpak voor een bijmengverplichting, is het verdere krachtenveld op dit moment nog onduidelijk.

## **FuelEU Maritime Initiatief**

### Inhoud

Ook zal naar verwachting de Raad stilstaan bij alternatieve brandstoffen in de scheepvaart. Als onderdeel van het «Fit for 55%»-pakket heeft de Commissie een voorstel gedaan voor een verordening die zeeschepen die EU-havens aandoen (technologie-neutraal) verplicht tot reductie van de broeikasgasintensiteit van de gebruikte energie aan boord door gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te stimuleren. Daarnaast komt er een verplichting voor container- en passagiersschepen om walstroom af te nemen, tenzij zij gebruik maken van brandstoffen die geen emissie veroorzaken. Dit is nauw verbonden met het voorstel voor de herziening van de AFID richtlijn, waarin is opgenomen dat lidstaten zorg dragen voor het aanbieden van een minimum walstroomaanbod.

### Inzet Nederland

Nederland heeft verduurzaming van de zeevaart hoog in het vaandel en heeft in een nationale «green deal»<sup>7</sup> hier afspraken over gemaakt met de Nederlandse sector. Het FuelEU Maritime voorstel biedt goede kansen om ook op EU-niveau maatregelen te nemen omdat dit de benodigde investeringen in duurzame technologie en brandstoffen bevordert. Het

<sup>6</sup> <https://www.permanentrepresentations.nl/permanent-representations/pr-eu-brussels/documents/publications/2021/02/08/joint-statement-on-sustainable-aviation-fuels>

<sup>7</sup> Kamerstukken 33 043 en 31 409, nr. 105

voorstel kan bijdragen aan het stimuleren en opschalen van de vraag naar (en productie van) hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart. De samenhang met de Herziening van de AFID richtlijn<sup>8</sup> en het opnemen van de maritieme sector in het Emissie Trading system (ETS)<sup>9</sup>, is een belangrijk aandachtspunt. Omdat voor de zeevaartsector het mondiale speelveld belangrijk is, zal aandacht gevraagd worden voor goede afstemming met IMO- regelgeving. Voor een uitgebreide appreciatie van het voorstel en de kabinetspositie hierover verwijs ik u naar het BNC-fiche dat uw Kamer in september ontvangt.

#### Indicatie krachtenveld

Naar verwachting zullen veel lidstaten positief zijn over het voorstel om broeikasemissies in de zeevaart te reduceren door het stimuleren van inzet van hernieuwbare brandstoffen. De verwachting is dat er wel discussie ontstaat over de mate van ambitie.

### **Beleidsdebat inzake de herziening van de verordening voor het Trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T)**

#### Inhoud

Het voorzitterschap agendeert tenslotte naar verwachting voor de informele Transportraad een beleidsdebat om te spreken over de herziening van de verordening voor het trans-Europese Transport Netwerk (TEN-T). Het TEN-T-beleid heeft betrekking op het netwerk van verbindingen over weg, water en spoor tussen de EU-landen. Het beleid beoogt een aaneengesloten netwerk te creëren voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. In de verordening staan beschreven de doelstellingen van het beleid, eventuele verplichtingen aan lidstaten, de rol van de TEN-T-corridor coördinatoren, het netwerk en de knooppunten (havens, luchthavens, overslagpunten en steden). Projecten van (semi-)overheden en het bedrijfsleven die meehelpten aan de realisatie van het TEN-T-netwerk komen in aanmerking voor een cofinancieringsbijdrage uit de *Connecting Europe Facility* (CEF), de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen.

#### Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het beleid van de trans-Europese Transport Netwerken gezien de doelstelling om de 27 nationale netwerken tot één Europees netwerk aaneen te sluiten zodat personen en goederen soepel door de EU kunnen bewegen, en daarbij zorg te dragen voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Nederland denkt daarbij prioritair aan de realisatie van een veilig netwerk, bijvoorbeeld door de uitrol van het Europese veiligheidssysteem voor het spoor (ERTMS) en andere interoperabele digitale systemen die de veiligheid op de weg en het water bevorderen, de realisatie van veilige spoorwegovergangen en de aanleg van veilige parkeervoorzieningen langs het Europese snelwegnetwerk. Nederland vindt ook dat buisleidingen een veilig, duurzaam en robuust alternatief kunnen bieden voor vervoer van onder meer gevaarlijke stoffen. Naast deze doelen moeten in 2030 en 2050 vergaande klimaatdoelen (zoals verwoord in de Green Deal) zijn gerealiseerd. De Commissie zou om deze reden naast veiligheid prioriteit moeten geven aan de uitrol van laad- en tankinfrastructuur voor duurzame brandstoffen langs de Europese verbindingen en op knooppunten voor weg en scheepvaart, het stimuleren van het gebruik van de trein voor personenverkeer op lange

<sup>8</sup> COM(2021) 559 final 2021/0223 (COD)

<sup>9</sup> COM(2021) 551 final 2021/0211 (COD)

afstanden, het gebruik van de fiets in stedelijke gebieden en verduurzaming van de zee- en binnenvaart. Bovendien moet het TEN-T-transportnetwerk voldoende robuust en klimaatbestendig worden gemaakt om bestand te zijn tegen uitdagingen als droogte en hoogwater.

### Krachtenveld en proces

Naar verwachting zal de Commissie pas op zijn vroegst in november 2021 met een voorstel voor een nieuwe verordening komen. Het Voorzitterschap gebruikt het beleidsdebat tijdens de informele Transportraad voor een eerste gedachtevorming tussen de lidstaten en als informatie voor de Commissie bij het opstellen van de verordening. Zodra het voorstel is gepubliceerd, zal de Tweede Kamer door middel van het gebruikelijke BNC-fiche worden geïnformeerd.

## **II. Aanpassing EU- Uitvoeringsverordening Tachografen en tachograafonderdelen**

De Commissie stelt een aanpassing voor aan de uitvoeringsverordening voor Tachografen en Tachograafonderdelen<sup>10</sup>. Een slimme tachograaf is een tweede generatie tachograaf en beschikt over een verbinding met het mondiaal satellietnavigatiesysteem, een communicatiesysteem voor vroegtijdige detectie op afstand en een interface met intelligente vervoerssystemen. De aanpassing van de verordening houdt in dat de posities van zware vrachtwagens, bussen en lichte bedrijfsvoertuigen in het beroepsgoederenvervoer<sup>11</sup> automatisch worden geregistreerd wanneer het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt en telkens wanneer het voertuig laad- of losactiviteiten verricht. Om dit te realiseren moet bijlage IC van de uitvoeringsverordening met betrekking tot bouw, testen, installatie, bediening en reparatie van slimme tachografen en hun onderdelen worden aangepast. De aanpassingen van slimme tachografen zijn technisch van aard.

Het kabinet kan instemmen met de aanpassing van de uitvoeringsverordening. Het registreren van laden en lossen van voertuigen is belangrijk voor handhaving van cabotage<sup>12</sup> en detachering<sup>13</sup> en is nodig om te bepalen wat voor soort rit er heeft plaatsgevonden. Het kabinet is voorstander van het automatisch registreren van de grensovergang. Chauffeurs besparen hiermee tijd en kosten ten opzichte van het alternatief in de vorm van handmatige registratie. De aanpassing in de verordening betreft de implementatie in de techniek van afspraken gemaakt in het EU Mobiliteitspakket dat door Nederland is aanvaard.

---

<sup>10</sup> Richtlijn 2016/799/EU, artikel 8, lid 1

<sup>11</sup> Tachograafplichtige voertuigen

<sup>12</sup> Vervoeren van goederen of passagiers tussen twee punten in hetzelfde land door een bedrijf uit een ander land

<sup>13</sup> Vervoer van lidstaat naar lidstaat, waarbij het transportbedrijf niet is gevestigd in een van de lidstaten