

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 839**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2020

Hierbij doe ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de geannoteerde agenda toekomen van de Transportraad die voorzien is voor 8 december a.s. Op dit moment is de agenda van de Transportraad nog niet bekend. Hoewel het op het moment van schrijven nog niet bevestigd is, is het de verwachting dat de Transportraad wordt omgezet in een informele videoconferentie i.v.m. de COVID-19 situatie. Dit heeft ook gevolgen voor de agenda, aangezien het volgens de procedures van de EU in een dergelijk format niet mogelijk is besluiten te nemen. Tijdens de informele videoconferentie zullen mogelijk gesprekken gevoerd worden over de Eurovignetrichtlijn, de Single European Sky (SES) en het Duitse initiatief tot een «New Mobility Approach».

De inhoud van de geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover middels het schriftelijk overleg van 25 november a.s. informeren.

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

## **TRANSPORTRAAD, 8 december**

### **Eurovignetrichtlijn**

#### Inhoud

Het is nog niet duidelijk of de Eurovignetrichtlijn wordt geagendeerd en zo ja, met welk doel. In de zomer van 2020 hebben diverse lidstaten, waaronder Nederland, aangegeven dat het wenselijk is dit dossier op een (fysieke) Transportraad te bespreken. Sindsdien zijn er geen nieuwe besprekingen geweest, waardoor de stand van zaken op dit moment nog hetzelfde is als in juni jl.

#### Inzet Nederland

Tijdens de informele videoconferentie met EU-transportministers van d.d. 4 juni jl. is met name op procesmatig niveau informatie gewisseld over de Eurovignetrichtlijn. Voor de Nederlandse inzet m.b.t. Eurovignetrichtlijn, die Nederland ook in de aankomende ambtelijke voorbereidingstrajecten zal blijven uitdragen, verwijs ik u graag naar de geannoteerde agenda<sup>1</sup> van de informele videoconferentie met EU-Transportministers van d.d. 4 juni jl. die uw Kamer heeft ontvangen op 22 mei 2020.

#### Indicatie krachtenveld

Ook voor het krachtenveld verwijs ik u graag naar eerdergenoemde geannoteerde agenda. Aangezien er sindsdien nog geen inhoudelijke (ambtelijke) vervolgbesprekingen zijn geweest, is op dit moment onduidelijk of het krachtenveld veranderd is.

### **Single European Sky (SES)**

#### Inhoud

Op 22 september 2020 presenteerde de Europese Commissie twee voorstellen voor het vernieuwen van het regelgevend kader voor het gemeenschappelijke Europees luchtruim (*Single European Sky*, SES). Het gaat om een aanpassing van het voorstel voor herschikking van de regelgeving inzake de tenuitvoerlegging van SES, en een herziening van de regelgeving om het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) op te kunnen laten treden als prestatie-beoordelingsorgaan (*Performance Review Body*, PRB) voor SES. De inhoud van deze voorstellen en de bijbehorende Nederlandse inzet voor de onderhandelingen wordt beschreven in de fiches die op korte termijn naar uw Kamer worden verzonden.

#### Inzet Nederland

Nederland kan de doelstellingen om het beheer van het Europese luchtruim te moderniseren en efficiëntere en duurzamere vliegpaden te bereiken, steunen. Nederland is echter kritisch op de manier waarop de Commissie invulling wil geven aan deze doelstellingen, omdat niet duidelijk is in hoeverre de voorstellen hieraan bijdragen.

#### Indicatie krachtenveld

Onder Duits Voorzitterschap is een start gemaakt met de behandeling van de twee voorstellen. Het Voorzitterschap zal hierover een voortgangs-

<sup>1</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 809

verslag aanbieden aan de Raad. Dit zal een overkoepelende weergave zijn van de eerste reacties van lidstaten op de voorstellen, waarbij de voorzitter een inschatting geeft waarover consensus zou kunnen worden bereikt, waarover de meningen uiteenlopen en waarmee de lidstaten niet kunnen instemmen. De behandeling zal in 2021 worden voortgezet onder het Portugese Voorzitterschap. Voor het laatste krachtenveld verwijs ik ook graag naar het verslag van de videoconferentie van 8 oktober jl.<sup>2</sup>

### «New Mobility Approach»

#### Inhoud

Het Duitse Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over een *New Mobility Approach* voor het aflopen van het Duitse Voorzitterschap eind 2020. Deze conclusies moeten een visie van de Raad schetsen over de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en de algemene toekomstbestendigheid van transport, met name in het kader van digitalisering en verduurzaming. De Ministers zullen tijdens de videoconferentie een beleidsdebat hierover voeren, waarna de Raadsconclusies later via een schriftelijke procedure kunnen worden aangenomen. De bespreking vindt kort voorafgaand aan het uitkomen van de EU-strategie over slimme en duurzame mobiliteit plaats, die op dit moment gepland staat voor 9 december a.s., die o.a. de uitwerking vormt op transportgebied van de Green Deal en het recente klimaatdoelstellingsplan. Daarnaast volgen de Raadsconclusies kort op de informele videoconferentie over digitalisering van 29 oktober jl. en op de Raadsconclusies over het *Pandemic Contingency Plan*<sup>3</sup> zoals aangenomen op 23 oktober jl.

#### Inzet Nederland

Nederland steunt het Duitse Voorzitterschap in de ambitie om een visie neer te zetten op de toekomst van transport en mobiliteit. Omdat de conclusies kort na de EU-strategie voor slimme en duurzame mobiliteit uitkomen, acht Nederland het van belang dat de conclusies en de strategie in samenhang gezien blijven worden. Verkeersveiligheid, digitalisering en verduurzaming zijn voor Nederland belangrijke pijlers voor de toekomstige weerbaarheid en robuustheid van de sector en alle modaliteiten. Op het moment van schrijven is nog weinig bekend over de precieze inhoud van de Raadsconclusies of de insteek van het beleidsdebat. De Nederlandse inzet onderstreept het belang van verkeersveiligheid en zal de lijnen volgen zoals uiteengezet in het BNC-fiche inzake de Green Deal<sup>4</sup>, het BNC-fiche inzake het klimaatdoelstellingsplan<sup>5</sup>, alsmede de inzet zoals verwoord in de geannoteerde agenda van de informele videoconferentie met EU-Transportministers van 29 oktober jl.<sup>6</sup>. Uiteraard ontvangt uw Kamer ook een BNC-fiche over de EU-strategie voor duurzame en slimme mobiliteit cf. de daarvoor geldende procedures.

#### Indicatie krachtenveld

Alle lidstaten lijken op dit moment de inzet te steunen om te komen tot een gezamenlijke visie middels Raadsconclusies. Het is op dit moment

<sup>2</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 833

<sup>3</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 833

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 377, nr. 1

<sup>5</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2954

<sup>6</sup> Kamerstuk 21 501-33, nr. 832

nog onduidelijk hoe de verschillende lidstaten zich zullen opstellen op de verschillende onderdelen hiervan. Zoals ook naar voren kwam in de videoconferentie van 29 oktober jl. zijn op het gebied van digitalisering de lidstaten relatief eensgezind, waarbij met name vraag is naar EU-inzet op het gebied van datadelen en interoperabiliteit tussen de verschillende data(bronnen). Op basis van eerste signalen en het recente verleden waar het gaat om verduurzaming, is te verwachten dat de Raad verdeeld zal zijn over de mate van ambitie alsmede de voorkeursmaatregelen om tot reductie in transport te komen.