

Vergaderjaar 2018–2019

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 724**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 november 2018

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de geannoteerde agenda van de Transportraad die op 3 december in Brussel plaatsvindt. De inhoud geeft de meest recente stand van zaken weer. Mocht de agenda van de Transportraad op belangrijke punten veranderen, dan zal ik u hierover tijdens het Algemeen Overleg informeren.

Middels deze brief doe ik u eveneens nadere informatie toekomen inzake de gevolgen van de Brexit op het terrein van Infrastructuur en Waterstaat, conform het verzoek tijdens de procedurevergadering van 13 juni jl.

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

## **TRANSPORTRAAD, 3 december 2018**

Op 3 december zal de Transportraad onder Oostenrijks Voorzitterschap plaatsvinden. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie voor het eerste mobiliteitspakket (sociale- en marktpijler), de richtlijn gecombineerd transport, de richtlijn schone voertuigen en de STCW-richtlijn. Tevens zal er middels een voortgangsrapportage gesproken worden over het voorstel voor e-documentatie in transport (eFTI), het voorstel ter stroomlijning van TEN-T, de *Connecting Europe Facility (CEF)*, en worden er Raadsconclusies aangenomen over de binnenvaart. Naast deze onderwerpen zullen ook het voorstel voor een Europees Maritiem Eénloketsysteem (ESMWe), het voorstel voor het beheer van de weginfrastructuur en het voorstel voor de zomer- en wintertijd aan de orde komen. Gezien de lopende onderhandelingen inzake deze onderwerpen is het momenteel nog niet met zekerheid vast te stellen of dit in de vorm van een (gedeeltelijke) algemene oriëntatie is of middels een voortgangsrapport.

### **Eerste mobiliteitspakket**

Het Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie van de Raad ten aanzien van alle voorstellen van de marktpijler en de sociale pijler van het eerste mobiliteitspakket (toegang tot het beroep, toegang tot de markt, rij- en rusttijden en toepassing detacheringsregels in het wegvervoer). Omdat het Voorzitterschap pas in oktober met nieuwe compromisvoorstellen voor beide pijlers is gekomen en de discussie hierover op dit moment nog volop in gang is, is het op dit moment nog onduidelijk of een akkoord op deze Raad mogelijk is. Met het nieuwe compromispakket wil het Voorzitterschap onder meer de handhaving van de Europese regels verbeteren, het nomadisch bestaan van chauffeurs terugdringen en systematische cabotage tegengaan.

#### Inzet Nederland

Nederland wil dat het pakket voorstellen van de marktpijler en de sociale pijler bijdraagt aan het terugdringen van de oneerlijke concurrentie in het wegvervoer. Daarbij moet dit pakket leiden tot heldere regels die eenduidig interpreteerbaar zijn en die eenduidige handhaving in de EU bevorderen. Nederland acht verdere liberalisering ongewenst zolang het huidig verschil in sociale condities tussen lidstaten bestaat. Om oneerlijke concurrentie op de binnenlandse markt tegen te gaan moet met name voorkomen worden dat uitzonderingen (voor wegtransport) op de toepassing van de detacheringsregels een verruiming van de cabotage-markt in de hand werken.

#### Indicatie krachtenveld

Ook in de lopende discussie over het compromispakket van het Oostenrijks Voorzitterschap is in de Raad een scheiding zichtbaar tussen de standpunten van de lidstaten uit Midden- en Oost-Europa en de lidstaten uit West-Europa. In het algemeen pleit de eerste groep voor meer flexibiliteit bij de rij- en rusttijden, een verdergaande liberalisering van de cabotageregels en meer uitzonderingen op de toepassing van de detacheringsregels op het wegvervoer. De standpunten van de lidstaten uit West-Europa staan hier min of meer haaks op.

### **Gecombineerd transport**

Verwacht wordt dat het voorzitterschap tijdens de Transportraad zal trachten een akkoord te bereiken middels een algemene oriëntatie over

het voorstel inzake gecombineerd vervoer. Met het voorstel voor gecombineerd vervoer beoogt de EC het aandeel gecombineerd transport in het Europees goederenvervoer te vergroten<sup>1</sup>. De onderhavige richtlijn is het enige wettelijke instrument op EU-niveau waarmee direct de overgang van wegvervoer naar transportvormen met lagere emissies kan worden gestimuleerd, zoals binnenvaart, zeescheepvaart en railvervoer («*modal shift*»), door het stimuleringspakket zoals onder de oorspronkelijke richtlijn ingesteld uit te breiden. Hierdoor zouden lidstaten sneller aangespoord worden te investeren in maatregelen t.b.v. de *modal shift*.

#### Inzet Nederland

Nederland ondersteunt in essentie de doelstellingen van de EC om intermodaal vervoer te bevorderen. Nederland is voorts van mening dat de voorstellen dienen te worden beoordeeld en behandeld in samenhang met de voorstellen in het kader van het bovengenoemde eerste mobiliteitspakket, met name de voorstellen op het gebied van cabotage en detachering.

#### Indicatie krachtenveld

Veel lidstaten staan positief tegenover de algemene doelstelling van de EC intermodaal vervoer te bevorderen. Daarbij is voor veel West-Europese landen de samenhang met het eerste mobiliteitspakket zeer belangrijk.

#### **Richtlijn schone voertuigen**

Het voorzitterschap wil een algemene oriëntatie bereiken over de herziening van de richtlijn<sup>2</sup> schone voertuigen. Doel van het voorstel is om door verbetering van overheidsaanbestedingen het gebruik van lage- en nul-emissievoertuigen substantieel te bevorderen, om zo bij te dragen aan het behalen van de emissiereductiedoelen van de EU zoals die zijn opgenomen in de Europese strategie voor lage-emissie mobiliteit. Dit levert ook concurrentiekracht en groei op voor de transportsector.

#### Inzet Nederland

Nederland onderschrijft het belang van voorstellen die bijdragen aan het behalen van de emissiereductiedoelen en ondersteunt daarmee het inzetten van overheidsaanbestedingen als instrument in de transport- en mobiliteitssector. De onderhandelingen over dit voorstel zijn in de raads werkgroep nog niet afgerond. Nederland staat in algemene zin positief tegenover het voorstel dat nu op tafel ligt. Nederland pleit voor een hogere ambitie die aansluit bij de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstelling uit het Regeerakkoord en heeft Nederland moeite met het feit dat ook bussen en vrachtwagens op fossiel gas als schoon en energiezuinig voertuig mogen meetellen. Bij andere lidstaten was echter onvoldoende draagvlak om het voorstel van de Europese Commissie hierop aan te passen. Omdat de richtlijn de mogelijkheid biedt om hierin op nationaal niveau in te voorzien, is dit voor Nederland geen reden om afwijzend tegenover het akkoord te staan.

Zoals aangegeven in het BNC-fiche is de verwachting dat de voorgestelde percentages voor alle voertuigen in Nederland extra inzet vraagt van decentrale overheden. Met uitzondering van de partijen die al in het «Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus» afspraken over de instroom van zero-emissie bussen hebben gemaakt.

<sup>1</sup> Zie ook Kamerstuk 22 112, nr. 2436

<sup>2</sup> Zie ook Kamerstuk 22 112, nr. 2436

Daarnaast vraagt het extra inzet van het Rijk bij zware voertuigen om te voldoen aan de in de richtlijn gestelde eisen.

#### Indicatie krachteveld

De belangen van de verschillende lidstaten liggen uiteen. Het Nederlandse standpunt vertoont op grote lijnen overeenkomsten met dat van de landen die een ambitieuze emissiereductie nastreven. Sommige landen hebben problemen met de extra kosten, vooral in de niet-stedelijke gebieden voorzien deze landen problemen. Voor decentrale overheden is het niet mogelijk om op korte termijn in dure zero-emissie bussen te investeren. Voor deze regio's is continuïteit van vervoer de prioriteit. Ook is er een groep van landen die wil vertragen omdat zij denken dat de Europese markt nog niet klaar is en er vooral voertuigen zullen worden aangekocht die buiten de EU zijn geproduceerd.

#### **Raadsconclusies binnenvaart**

De Raad zal spreken over de Raadsconclusies binnenvaart transport met het doel deze vast te stellen<sup>3</sup>. De verwachting is dat de Raad dit als hamerstuk kan vaststellen, gezien de relatief geringe discussies aangaande de Raadsconclusies. De Raadsconclusies benadrukken dat verdere maatregelen en ondersteuning nodig zijn om de mogelijkheden van de binnenvaart als een efficiënt, veilig en duurzaam vervoerssysteem ten volle te kunnen benutten en om de milieuprestaties van de vloot te ontwikkelen en tegelijk de concurrentievoordelen van de binnenvaart in stand te houden.

#### Inzet Nederland

Het Kabinet is blij met de steun voor binnenvaart zodat deze modaliteit haar potentie nog beter kan gaan benutten. In die zin is het in de Raadsconclusies voorgestelde actieplan als opvolger voor Naiades II, een bijbehorend ondersteunend project en voldoende financiële middelen voor de binnenvaart wat Nederland betreft welkom. Nederland, als hét binnenvaartland, zal zeker kunnen profiteren van continuering van het beleid.

#### Indicatie krachteveld

Binnenvaart, met een aandeel in het transport in de hele EU van 6%, leeft niet bijzonder binnen de EU en haar lidstaten. Derhalve is er ook weinig oppositie tegen steun in de beperkte vorm zoals wordt verwoord in de Raadsconclusies.

#### **STCW-richtlijn – Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers**

De Commissie stelt een beperkt aantal, hoofdzakelijk technische wijzigingen, voor op de bestaande Europese STCW-richtlijn over het minimum opleidingsniveau van zeevarenden. Het Voorzitterschap agendeert het voorstel voor de komende Transportraad met als doel een algemene oriëntatie te bereiken.

Hiermee wordt deze richtlijn weer volledig in lijn gebracht met de laatste wijzigingen van het Verdrag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) over de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van 1978 (STCW-Verdrag). Tevens worden enkele wijzigingen

<sup>3</sup> Commissiestuk: ST 11958 – 2018

inzake de procedure voor de erkenning van door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden voorgesteld. Deze procedurele voorstellen passen in het programma van de Europese Commissie voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (REFIT).

#### Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met de voorliggende compromistekst. Nederland heeft de normen zoals vastgesteld in IMO-kader reeds nationaal geïmplementeerd.

#### Indicatie krachtenveld

Het voorstel van de Commissie lijkt op brede steun te kunnen rekenen. Onder enkele Lidstaten heerste bezorgdheid over het voorstel van de Commissie om een EU erkenning van een derde land waar geen zeevarenden meer aan boord van EU-vaartuigen werken na een periode van 5 jaar automatisch in te trekken. De Raad heeft daarom het automatisch intrekken gewijzigd opdat de Commissie EU erkenningen in dergelijke gevallen dient te heroverwegen. Bij een intrekking van de EU erkenning mogen uit het betreffende derde land afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid van zeevarenden niet meer door EU lidstaten worden erkend.

#### **Voorstel voor een European Maritime Single Window (EMSWe)**

Het voorstel voor een Maritiem éénloketsysteem zal naar verwachting als voortgangsrapportage behandeld worden op de Raad. Het doel van het onderhavige voorstel is om het elektronisch verzenden van informatie die verstrekt moet worden bij het aandoen van een haven te vereenvoudigen en te harmoniseren<sup>4</sup>. Het voorstel voor een Verordening inzake EMSWe behelst aldus een verdergaande facilitatie voor het scheepvaartbedrijfsleven door het ontwikkelen van een gedecentraliseerd netwerk van de nationale *Maritieme Single Windows* (MSW's) voor de verplichte elektronische meldingen van schepen die een Europese haven aandoen. De realisatie van de plannen, zullen – doordat er bestaande systemen aangepast moeten worden – kosten met zich mee brengen.

#### Inzet Nederland

Nederland staat in grote lijnen positief tegenover de maatregelen in de Verordening en meent dat daarmee de gewenste harmonisering bereikt zou kunnen worden. Met name de beoogde geharmoniseerde data-set en de geharmoniseerde berichten interface bieden de juiste uitgangspunten. Nederland vindt het wel belangrijk dat de kaders voor onderwerpen die uitgewerkt worden in gedelegeerde en uitvoeringshandelingen helder in de verordening verwoord worden. Nederland streeft ernaar dat bestaande functionaliteiten van het Nederlandse *Single Window* Maritiem en Lucht zo veel mogelijk behouden blijven.

#### Indicatie krachtenveld

In principe staan lidstaten positief tegenover de verordening en de doelen, te weten facilitatie en harmonisatie van de elektronische meldingen. Gezien de grote verschillen tussen de huidige *single windows* van de verschillende Lidstaten in Europa zijn er nog een aantal onderwerpen waarover verder gesproken moet worden willen deze *single windows* op de juiste wijze met elkaar geharmoniseerd worden. Derhalve wordt er

---

<sup>4</sup> Zie ook Kamerstuk 22 112, nr. 2602

langzaam vooruitgang geboekt om overeenstemming te bereiken over de tekst van de verordening.

### **Voorstel voor beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur**

Met het voorstel tot aanpassing van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur beoogt de Commissie om het aantal doden en zwaargewonden op het wegen binnen de EU te doen dalen door de veiligheidsprestaties van de weginfrastructuur te verbeteren<sup>5</sup>. De richtlijn bevat procedurele voorschriften om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid in alle fases van planning, ontwerp en gebruik van de weginfrastructuur wordt meegewogen. De voorgestelde aanpassingen van de bestaande richtlijn betreffen zowel de uitbreiding van de verplichte werkingssfeer (nu alleen op TEN-T-netwerk) als de inhoud van de procedurele verplichtingen die uit de richtlijn volgen, met name inzake transparantie, follow-up en het proactief in kaart brengen van risicofactoren.

#### Inzet Nederland

De door de commissie voorgestelde wijzigingen zijn grotendeels in lijn met de werkwijze van Rijkswaterstaat en de beleidskoers die momenteel via het Strategisch Plan Verkeersveiligheid wordt ingezet. De voorgestelde uitbreiding van de werkingssfeer is voor Nederland wel akkoord voor zover het rijkswegennet betreft, waar de richtlijn buiten het TEN-netwerk door Rijkswaterstaat nu vrijwillig wordt toegepast. De initieel voorgestelde uitbreiding naar substantiële delen van het provinciale en gemeentelijke wegennet, met als gevolg meer dan 100 betrokken decentrale wegbeheerders in plaats van alleen RWS, is door Nederland als niet proportioneel beoordeeld. Dit vanwege de verzwarende procedurelasten voor decentrale wegbeheerders, gelet op de verdeling van risico's naar weglengte en de reeds toegepaste regimes. Ook op enkele inhoudelijke punten ging, zoals aangegeven in het BNC-fiche, het initiële voorstel van de commissie verder dan wat Nederland proportioneel vindt.

#### Indicatie krachtenveld

Meerdere EU-lidstaten delen bovengenoemde zorgen die Nederland heeft geuit. Naar aanleiding hiervan wordt momenteel onderhandeld over een compromisvoorstel waarin de voornaamste bezwaren van Nederland naar verwachting in worden ondervangen. De bijlagen waarvan toepassing door Nederland als disproportioneel is beoordeeld zijn inmiddels niet bindend verklaard.

Wel loopt nog discussie over de wijze waarop de werkingssfeer precies wordt uitgebreid en of/hoe landen zelf de wegen kunnen aanwijzen waar verplichte toepassing van de richtlijn geldt. Naar verwachting zal de richtlijn in ieder geval wel gaan gelden op de autosnelwegen in beheer van decentrale overheden (een zeer beperkt aantal provinciale wegen).

### **E-documentatie in het transportdomein**

Naar verwachting zal de Raad een voortgangsrapport bespreken over het voorstel inzake e-documentatie. De eFTI verordening – *electronic freight transport information* – betreft een voorstel voor een verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer, waarbij het gaat om verschillende transportmodaliteiten (weg, spoor, lucht, binnenvaart)<sup>6</sup>. Het

<sup>5</sup> Zie ook Kamerstuk 22 112, nr. 2597

<sup>6</sup> Zie ook Kamerstuk 22 112 nr. 2601

voorstel heeft tevens een sterke relatie met de ontwikkeling van de door de Commissie voorgestane digitale interne markt. Het voorstel is slechts beperkt behandeld in Raadskader onder het Oostenrijkse Voorzitterschap.

Met het huidige voorstel zet de Commissie een eerste stap om te komen tot daadwerkelijke realisatie van papierloos transport in de interne markt. Meer specifiek betreft de voorgestelde verordening het introduceren van een Europees juridisch kader voor digitale informatie-uitwisseling over de te vervoeren vracht. Op dit moment zijn binnen de EU papieren transportdocumenten de norm. De Commissie schat in dat de overgang van papier naar digitale transportdocumenten in de periode 2018–2040 leidt tot administratieve lastenverlichting, milieuwinst door CO<sub>2</sub>-besparing en verminderd papiergebruik, en verminderde congestie.

#### Inzet Nederland

Het kabinet heeft, met inachtneming van een aantal kleine kanttekeningen zoals uiteengezet in het BNC-fiche, een positieve houding tegenover het eFTI-voorstel. Het voorstel past in de Nederlandse beleidsvoornemens om:

1. De totstandkoming van de digitale overheid te realiseren. In EU-kader heeft Nederland expliciete steun gegeven aan uitspraken in het EU *eGovernment Action Plan 2016–2020* (bevorderen van de acceptatie en gebruik van digitale transportdocumenten) en de *Tallinn Declaration on eGovernment* uit oktober 2017, waarin de lidstaten de Commissie hebben opgeroepen om te komen met efficiënte digitale overheidsprocessen in de EU.
2. Grensoverschrijdende en gestroomlijnde digitalisering van de multimodale transportketen te realiseren. Al sinds 2011 heeft het Nederlandse bedrijfsleven bij de overheid duidelijk gemaakt dat acceptatie door overheden van digitale transportdocumenten honderden miljoenen euro's aan administratieve besparingen oplevert.
3. Papierloos transport en een infrastructuur voor data delen te realiseren. Sinds 2011 zijn nationale projecten gestart om in verschillende transportmodaliteiten te experimenteren met papierloos transport.

#### Indicatie krachtenveld

Een aantal EU-lidstaten zal naar verwachting het voorstel als revolutionair beschouwen waarbij eerder gepleit zal worden voor een stap-voor-stap (incrementeel) proces. Dat komt omdat verschillende lidstaten beleidsmatig nog niet volledig overtuigd zijn of zij hun administratie digitaal willen inrichten. Daarnaast is in nagenoeg geen EU-lidstaat de handhavingsketen zodanig ingericht dat zij informatie digitaal al daadwerkelijk kunnen ontvangen en daarop hun toezicht proces kunnen inrichten.

De meeste lidstaten hebben een positieve grondhouding bij de Verordening, maar hebben vooral vragen over de uitwerking. De eFTI Verordening stelt namenlijken algemeen kader, waarbij de nadere uitwerking later volgt via een aantal gedelegeerde of uitvoeringshandelingen. Op basis van deze handelingen kan de daadwerkelijke impact pas echt goed bepaald worden.

#### **Stroomlijnen TEN-T**

Naar verwachting zal het voorstel ter stroomlijnen van TEN-T als voortgangsrapport behandeld worden tijdens de Transportraad. Het betreft een voorstel voor een verordening om de realisatie van projecten

op het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) te verbeteren<sup>7</sup>. Het gaat daarbij om infrastructurele projecten maar ook om projecten ter realisatie van alternatieve brandstof-laadinfrastructuur en projecten op het gebied van interoperabiliteit. Het voorstel komt er in essentie op neer dat voor deze projecten alle benodigde vergunningen worden geïntegreerd in één raambesluit, elke lidstaat één bevoegd gezag aanwijst dat verantwoordelijk wordt voor het faciliteren van de vergunningsprocedure(s) en er een maximale totale duur van 3 jaar voor het vergunningsverleningsproces komt.

#### Inzet Nederland

Nederland staat welwillend tegenover het doel van het voorstel van de Europese Commissie om de realisatie van het TEN-T-netwerk te bespoedigen. De wijze waarop de EC dit in een verordening tracht te regelen kent voor Nederland echter enkele belangrijke knelpunten. Uit een eerste analyse van het voorstel wordt duidelijk dat de scope zeer breed is. De verplichte integratie van alle vergunningprocedures met besluitvorming op één tijdstip sluit niet aan bij de huidige praktijk. Het huidig (Tracéwet, Wet ruimtelijke ordening) en toekomstig stelsel (Omgevingswet) biedt maatwerk tot fasering in vergunningverlening, hetgeen voordelen heeft in versnelling, flexibiliteit en benutting innovatiekracht marktpartijen. Het voorstel gaat voorts uit van één bevoegd gezag (one-stop-shop) dat het raambesluit neemt. Daarmee wordt getreden in de verdeling van bevoegdheden tussen nationale en regionale overheden.

#### Krachtenveld

Uit de onderhandelingen die tot nu toe in de raads werkgroep hebben plaatsgevonden blijkt dat veel lidstaten zeer kritisch zijn over het voorstel. De meeste lidstaten zijn weinig enthousiast op het door de EC sturen op de bevoegdheden tussen nationale en regionale overheden. In de raads werkgroep wordt bezien hoe het voorstel van de EC zo kan worden aangepast dat deze ook goed ingepast kan worden door de lidstaten.

### **Connecting Europe Facility (CEF)**

Naar verwachting zal de bespreking van de *Connecting Europe Facility* als voortgangsrapport behandeld worden tijdens de Transportraad.

Het voorzitterschap zal tijdens de Raad een voortgangsverslag presenteren over de verordening voor de realisatie van financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de *Connecting Europe Facility* (CEF). Op 2 mei 2018 presenteerde de Commissie het voorstel voor het meerjarig financieel kader waarin een bedrag van € 42,27 miljard is opgenomen voor de CEF-pijlers transport-civiel, energie, telecommunicatie en transport-militair<sup>8</sup>. Het belang van CO<sub>2</sub>-reductie en digitalisering als opgaven van de Europese economie vragen om meer synergie tussen de drie sectoren transport, telecommunicatie en energie. Op het gebied van transport wordt een duidelijke prioriteit gegeven aan het aandeel voor projecten om te komen tot een veilig, slim en duurzaam netwerk. Naar aanleiding van het actieplan voor militaire mobiliteit van 28 maart 2018 stelt de Commissie voor te komen tot een budget van € 6,5 miljard binnen CEF voor militaire mobiliteit. Op het gebied van energie ligt de prioriteit bij het vervolmaken van het trans-Europese energienetwerk (TEN-E) en komt meer focus te liggen op projecten die CO<sub>2</sub>-reductie faciliteren en grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van hernieuwbare

<sup>7</sup> Zie ook Kamerstuk 22 122, nr. 2650

<sup>8</sup> Zie ook Kamerstuk 22 122, nr. 2644



energie bevorderen. Vanuit CEF-digitaal wordt voorgesteld om in te zetten op de uitrol van digitale infrastructuur. Daarbij gaat het onder andere om grensoverschrijdende uitrol van 5G.

#### Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover de doelen van de CEF en een versterkte focus op de energietransitie en digitalisering in de sectoren. Nederland vindt dat de totstandkoming en financiering van energieverbindingen en digitalisering primair bij (gereguleerde) marktpartijen ligt. De inzet van EU-middelen uit deze faciliteit mag niet leiden tot marktverstoring en moet een Europese toegevoegde waarde hebben. Binnen CEF-transport geeft Nederland prioriteit aan grensoverschrijdende veilige, slimme en duurzame mobiliteit en is dan ook tevreden met het voorstel om op het gehele transportnetwerk een hoger aandeel van het beschikbare budget daarvoor in te zetten. Op het dossier militaire mobiliteit is Nederland sinds mei 2017 internationaal aanjager. Om die reden wordt de inzet van de Europese Commissie gesteund om budget in te zetten voor het verbeteren van de strategische transportinfrastructuur, ten behoeve van militaire mobiliteit.

#### Indicatie krachtenveld

Er is brede steun onder de lidstaten voor het programma CEF. De belangen daarbij zijn echter ook wisselend. De cohesiefondslanden hebben een grote achterstand in de realisatie van hun infrastructuur en willen de beschikbare budgetten bij voorkeur inzetten voor de eigen nationale opgave. De lidstaten in het noordwesten hebben veelal te maken met een andere opgave, innovatie als mogelijkheid voor veilig verkeer, verduurzaming en slim gebruik van de beschikbare infrastructuur. Binnen het programma vinden de lidstaten elkaar doormiddel van flexibiliteit in de werkprogramma's voor cohesie en niet-cohesiefondslanden en de overdracht van kennis over nieuwe innovaties. Het belang van militaire mobiliteit als opgave binnen de CEF wordt breed gedragen door de lidstaten. Maar aangezien dit een nieuwe opgave betreft binnen de CEF wordt de Europese Commissie ook gevraagd te komen tot een nadere uitwerking.

#### **Afschaffen omschakeling winter- en zomertijd**

De Raad zal spreken over het voorstel betreffende het einde van de omschakeling tussen winter- en zomertijd. Het is op dit moment nog onduidelijk of dit middels een voortgangsrapport zal zijn of voor het bereiken van een algemene oriëntatie. In dit voorstel stelt de Commissie voor om het huidige systeem met omschakeling tussen zomertijd en wintertijd af te schaffen<sup>9</sup>. Ook stelt ze voor dat lidstaten gedurende alle seizoenen zelf besluiten of zij voor de zomertijd dan wel de wintertijd kiezen.

#### Inzet Nederland

Het kabinet heeft in het BNC-fiche een eerste reactie gegeven over het voorstel zoals het er nu ligt. Nederland hecht grote waarde aan een zoveel mogelijk geharmoniseerd tijdsysteem in de EU. Dat vergt in ieder geval overeenstemming over welk tijdsysteem de lidstaten hanteren, waarbij Nederland drie opties ziet: (1) het huidige systeem met wisseling tussen zomertijd en wintertijd (standaardtijd), (2) permanente wintertijd of (3)

<sup>9</sup> Zie ook Kamerstuk 22 112, nr. 2709

permanente zomertijd. Bovendien is voor Nederland van belang dat Nederland en omliggende landen daarbij dezelfde keuze maken.

Nederland is kritisch over de inhoudelijke onderbouwing van het voorstel. Hoewel de Commissie een aantal onderzoeken noemt, komt volgens het kabinet onvoldoende naar voren wat de exacte voor- en nadelen van de diverse keuzes zijn.

Nederland is kritisch over de haalbaarheid van het voorstel, gelet op de beoogde implementatiedatum van 1 april 2019. Het kabinet acht van belang dat maatschappelijke belangen zorgvuldig worden meegenomen in de nationale voorkeur en heeft hiervoor tijd en ruimte nodig.

De Tweede Kamer zal separaat door de Minister van BZK worden geïnformeerd over de Nederlandse positie, de overwegingen en het proces daarbij.

#### Indicatie krachtenveld

Lidstaten hebben nog geen formele standpunten ingenomen. Zie hiervoor ook het verslag van de informele gecombineerde milieuo- en Transportraad van 28 en 29 oktober jl. dat separaat aan uw Kamer zal worden gestuurd.

#### **Diversen**

Tijdens de Raad zal door Roemenië een presentatie gegeven worden over de voorziene prioriteiten en agenda gedurende het Roemeense voorzitterschap in de eerste helft van 2019.

#### **De gevolgen van de Brexit op het terrein van Infrastructuur en Waterstaat**

In uw procedurevergadering van 13 juni jl. is besloten de brief van 25 mei 2018 over de Brexit contingency planning op IenW-terrein<sup>10</sup> te agenderen tijdens het AO Transportraad van 21 november a.s. Tevens heeft u hierbij verzocht om aanvullende informatie ten aanzien van de inrichting van het onderhandelingsproces in Brussel en de vraag of de Nederlandse inzet daarin voldoende tot uiting komt.

#### Inrichting onderhandelingsproces

Zoals bekend trekken de EU-27 gezamenlijk op in de onderhandelingen. Nederland hecht veel waarde aan deze gezamenlijke aanpak en de eensgezindheid binnen de EU27 is groot. Alle EU-lidstaten zijn zich bewust van het belang van behoud EU27-eenheid om een goed onderhandelingsresultaat te bereiken. Het team van Barnier luistert goed naar de EU-lidstaten.

In de EU27 besprekingen (Art. 50) behartigt het Ministerie van Buitenlandse Zaken het Nederlands standpunt. De IenW-belangen, bijvoorbeeld een gecontinueerde luchtvaart en goede logistieke verbindingen met het VK, zijn onderdeel van het Nederlands standpunt. De uitkomsten van Art. 50 besprekingen vormen het onderhandelingsmandaat van team Barnier.

Mede onder druk van Nederland zal de Commissie het werk op *contingency planning* en *preparedness* intensiveren. Op 30 oktober jl. heeft de Commissie de EU-lidstaten geïnformeerd over het voornemen om de komende weken een serie thematische bijeenkomsten over *contingency planning* te organiseren. De te agenderen onderwerpen omvatten onder

<sup>10</sup> Kamerstuk 23 987, nr. 249

meer luchtvaart, andere vormen van transport (weg, zeevaart, spoor, binnenvaart), klimaat en milieu, beroepskwalificaties en dataprotectie.

#### Nederlandse inzet

Nederland behoort tot de groep EU-lidstaten met zeer grote belangen bij een ordelijke terugtrekking van het VK maar ook bij een goede toekomstige EU-VK relatie. De belangen van lidstaten variëren per onderwerp, dus Nederland heeft regelmatig contact met andere lidstaten en Team Barnier om te zorgen dat onze wensen goed voor het voetlicht worden gebracht in Brussel.

Het kabinet voert intensief overleg met het Nederlands bedrijfsleven en andere belanghebbenden, zoals uitvoeringsorganisaties. Zo heeft mijn ministerie op 23 oktober jl. voor de derde keer een stakeholdersbijeenkomst georganiseerd waar de transportsector over de volle breedte en in groten getale aanwezig was en van zich liet horen. De zorgen en belangen die bij dit soort bijeenkomsten naar boven komen worden door het kabinet actief opgebracht in alle Brusselse gremia waar de Brexit wordt besproken.