

Vergaderjaar 2021–2022

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

36 045

Situatie in de Oekraïne

Nr. 922

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 april 2022

Hierbij doen wij u de geannoteerde agenda van de ad hoc ingelaste videoteleconferentie (VTC) van EU-transportministers toekomen die a.s. vrijdag 8 april 2022 plaatsvindt. Deze vergadering is ingelast door het Frans EU-voorzitterschap naar aanleiding van de situatie in Oekraïne. Deze virtuele bijeenkomst heeft tot doel gedachten uit te wisselen tussen lidstaten over een gecoördineerde respons vanuit de EU op de situatie in Oekraïne op het gebied van transport.

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

I. Geannoteerde agenda

Op 5 april jl. heeft het Frans EU-voorzitterschap aangekondigd een extra videoconferentie van EU-transportministers te willen organiseren naar aanleiding van de ontwikkelingen in Oekraïne. De discussie zal in het teken staan van het bespreken van een gecoördineerde Europese respons op het gebied van transport n.a.v. de oorlog in Oekraïne. Een aantal lidstaten heeft aangegeven graag in EU-verband hierover te spreken. Tijdens de korte videoconferentie verzoekt Frankrijk in te gaan op drie onderwerpen, namelijk de coördinatie van de inzet voor het vervoer van personen en goederen, de veiligheid van transportmedewerkers en de versterking van de weerbaarheid van het transportsysteem.

Coördinatie van de inzet voor het vervoer van personen en goederen

Met specifieke aandacht voor de transportdimensie van het conflict acht het kabinet het van belang om inzichtelijk te maken waar zich eventuele knelpunten in het transportnetwerk voordoen en hoe transport mogelijk (een deel van) de oplossing kan bieden. Tijdens de JBZ-Raad van 28 maart jl. heeft de Commissie samen met het voorzitterschap een tienpuntenplan gepresenteerd.¹ Het plan consolideert wat er aan maatregelen, acties en initiatieven is ontwikkeld tijdens de afgelopen periode, en zet een aantal extra stappen. In het kader van transport zet het plan in op het in kaart brengen van de beschikbare opvangcapaciteit in de verschillende lidstaten en deze actief beschikbaar te maken op vervoers- en informatieplatforms op plekken langs migratieroutes. Nederland heeft het tienpuntenplan verwelkomd tijdens de JBZ-Raad en ziet uit naar de verdere uitwerking hiervan.² Wat betreft coördinatie van verplaatsingen en transporthubs benadrukt het kabinet dat ontheemden uit Oekraïne momenteel kosteloos binnen Nederland kunnen reizen en dat er geen signalen zijn over knelpunten op de route vanaf de buurlanden naar Nederland. Uw Kamer is eerder geïnformeerd over de coördinatie van migratiebewegingen en het kabinet is voornemens de hierin uiteengezette lijn te volgen.

Bescherming van medewerkers in de transportsector

Nederland verwelkomt het meenemen van de invalshoek van veiligheid van medewerkers in de transportsector. Het kabinet vindt het belangrijk dat transportpersoneel zich veilig door Europa kan bewegen en adequate bescherming geniet tijdens het uitvoeren van hun werkzaamheden. Nederland zal pleiten voor een eensgezind Europees standpunt ten aanzien van dit onderwerp, ook in eventuele multilaterale fora (zoals de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO), Internationale Maritieme Organisatie en Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) om een veilige werkomgeving van medewerkers in de transportsector te garanderen.

Versterking van de weerbaarheid van het Europees transportsysteem

Het kabinet zal t.a.v. de weerbaarheid van de sector aangeven dat al enige initiatieven ten behoeve van dit doel zijn gestart. Zo is recent het tijdelijk crisissteunkader in Europees verband aangenomen, waar ook transport expliciet onderdeel van is.³ Naast bestaande initiatieven pleit een aantal Oost-Europese lidstaten voor additionele maatregelen, waaronder 1) het

¹ Kamerstuk 32 317 nr. 753, zie ook: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_2152

² Kamerstukken 32 317 en 36 045, nr. 757

³ C(2022) 1890 final

verlengen van de geldigheid van rijbewijzen en certificaten van Oekraïners, 2) tijdelijke derogatie van de rij- en rusttijden van chauffeurs, en 3) aanpassing van de regels in het Europese mobiliteitspakket ten aanzien van cabotage en het *return-home-vehicle* principe, die nu volgens deze lidstaten averechts zouden werken voor het behouden van de capaciteit in de wegvervoerssector. Wat betreft de verlenging van de geldigheid van Oekraïense rijbewijzen is het zo dat deze op dit moment 185 dagen na aankomst in Nederland mogen worden gebruikt.⁴ Veel lidstaten hanteren deze termijn. De Commissie bekijkt op dit moment of er gecoördineerde noodmaatregelen voor rijbewijzen moeten worden genomen, waarbij de verlenging van deze termijn het eerst in beeld komt als meest urgente maatregel. Nederland steunt een gecoördineerde aanpak op EU-niveau. Ten aanzien van tijdelijke derogatie van de rij- en rusttijden van chauffeurs merkt het kabinet op dat de huidige Europese wetgeving al mogelijkheden biedt uitzonderingen te maken als het gaat om humanitair transport (zie artikel 3(d) van verordening 561/2006).⁵ Dit geldt ook voor humanitair transport voor Oekraïne. Een nationale uitzondering/vrijstelling lijkt daarom niet noodzakelijk, aangezien bovenstaand artikel in de gehele Unie van toepassing is. Europese regelgeving staat bovendien individuele lidstaten al toe om additionele, tijdelijke uitzonderingen te maken op nationaal niveau. EU-brede uitzonderingen lijken daarmee niet nodig. Ten aanzien van aanpassing van de regels van het Europese mobiliteitspakket is het kabinet terughoudend. Het kabinet is er niet van overtuigd dat het al dan niet tijdelijk stopzetten of aanpassen van dergelijke regelgeving opportuun is om effectieve mobiliteitsstromen binnen de EU te vergemakkelijken. Ten slotte acht het kabinet het van belang om ook binnen het transportdomein door te gaan met de onderhandelingen over het *Fit for 55* pakket. Door in te zetten op verduurzaming, bijvoorbeeld door in te zetten op alternatieve brandstoffen, kan eveneens de weerbaarheid worden vergroot van de sector en wordt afhankelijkheid van fossiele brandstoffen teruggebracht.

⁴ Artikel 26(4) van Verordening (EU) No 165/2014

⁵ Artikel 3(d) van Verordening (EC) No 561/2006