



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



WERKPLAN 2021 – I&W Afdeling Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden in Duitsland

Inleiding

In dit werkplan wordt kort teruggeblikt op de resultaten uit 2020 door de I&W afdeling in Berlijn om vervolgens vooruit te blikken op de plannen voor het jaar 2021. Binnen het internationale I&W domein gaat het om het uitdragen van de Nederlandse belangen, beleidsafstemming, en informatie uitwisseling om I&W-doelstellingen over de grens te realiseren. Dit gaat altijd volgens de driepoot 1) beleidsbeïnvloeding, 2) kennis uitwisseling, 3) handelsbevordering. In het werkplan wordt beschreven aan welke ambities wordt bijgedragen, waar het zwaartepunt ligt voor bepaalde dossiers en hoe ze binnen de afdeling worden verdeeld. Dit document vloeit voort uit een grondige prioriteitsverdeling van de diverse I&W thema's in overleg met DI. Tot slot zijn deze prioriteiten besproken met alle betreffende beleidsdirecties, te weten: DGMI (DI, DLCE), DGMo(DuMo), DGMo (OVS) en DGLM om te komen tot een concrete planning voor het jaar 2021. Deze planning en de gekozen koers zullen na Q2 van dit jaar worden geëvalueerd met DI om te bepalen of een wijziging nodig is.

Het werkplan is een nadere invulling van de I&W thema's die zijn geagendeerd in de I&W Duitsland Strategie, het ambassade jaarplan 2021 en het economisch werkplan 2021 van het Postnetnet Duitsland (*Duitsland: partner in transitie*).

De beschikbare personele capaciteit van de Afdeling I&W bestaat in 2021 uit 3 Fte, verdeeld over drie medewerkers. 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e

De afdeling wordt van maart tot september ondersteund door een Rijkstrainee, Lotte van der Werff. De financiële middelen die de plannen uit dit werkplan mogelijk moeten maken, worden uiteengezet in de jaargroting 2021. Dit budget wordt beschikbaar gesteld door de directie Internationaal van I&W; voorts wordt het *Public Diplomacy budget* van BuZa benut.



Terugblik 2020

Het CORONAJAAR 2020 heeft laten zien dat goede verbindingen over land, water, spoor en in de lucht van groot belang zijn voor het blijven functioneren van economische activiteiten en later het weer opleven van de economie. Toen de Coronacrisis begon in maart 2020 stokte het even op weg en spoor: lange files bij grensovergangen en haperingen in vervoer van mensen en goederen per trein. Onder in achtneming van bepaalde beperkingen die de pandemie stelt zijn - mede dankzij goede samenwerking tussen de twee landen - de bottlenecks snel verholpen. Met name het goederenverkeer over de weg was gebaat met "green lanes" en de lockdown van hotels en restaurants konden we samen met de sector omzeilen met speciale regelingen, waardoor treinpersoneel en vrachtwagen chauffeurs zijn geholpen. Vitaaal vervoer van bijvoorbeeld geneesmiddelen heeft geen noemenswaardige schade opgelopen. Voor de Binnenvaart is er intensief overleg geweest tussen de IenW-afdeling, CG DUS, diverse Bundesländer, HbR en de binnenvaartsector om te voorkomen dat de Bundesländer drempels gingen opwerpen in de vorm van een eis tot test en quarantaine.

Ook in 2020 en 2022 heeft de samenwerking op nieuwe SPOORVERBINDINGEN tussen de Ministeries, de railinfrabeheerders, de NS en Deutsche Bahn en vele anderen zijn vervolg gehad. De Wunderlinie (Groningen-Bremen) is op stoom. Bij de Berlijntrein bereikten we na een aantal overlegondes de mijlpaal dat er definitief groen licht is voor maatregelen die in 2024 moeten leiden tot een half uur reistijdverkorting. Bij het Derde Spoor (Emmerich-Oberhausen) - de essentiële verbinding in het verlengde van de Betuwelijn - zijn drie deeltrajecten gereed gekomen en hebben we met een bijeenkomst met Nederlandse aannemers een handreiking willen bieden om het tekort aan bouwondernemers te ondervangen. In bestuurlijk overleg tussen de Staatssecretarissen van beide landen hebben we nog eens aandacht gevraagd voor voldoende tempo in het project. Met betrekking tot het project 3RX (beoogde goederenlijn tussen Antwerpen en Ruhrgebied) hebben we samen met Duitsland en België stappen gezet om een externe studie te starten die de kosten-batenanalyse actualiseert.

Voor het omzetten van korte vliegverbindingen (<700 km) in reizen per trein is de Staatssecretaris in Europees verband een initiatief gestart om gezamenlijk naar de voorwaarden te kijken (soft en hard) die het INTERNATIONAAL REIZEN PER TREIN aantrekkelijker maken. Dat heeft ertoe mede geleid dat Duitsland als voorzitter van de EU dit najaar met een initiatief komt Trans Europa Expres 2.0.

De BINNENVAARTSECTOR heeft in 2020 veel te lijden onder de crisis: veel omzet viel weg doordat bedrijven hun productie terugschroefden en consumenten minder kochten. Ook de droogte had opnieuw invloed. De Bondsregering heeft hiervoor € 1 mld steun aan de maritieme sector toegezegd, hetgeen voor een groot deel besteed gaat worden aan de vergroening van schepen en aan digitalisering. DG's van beide landen spraken elkaar inmiddels twee keer over de actuele situatie, maar ook over Europese voorstellen en projecten. Enkele klimaatvriendelijke projecten stonden op de voorgrond: alternatieve brandstoffen, walstroom faciliteiten in havens en RH2INE. Dit laatste is een project om binnenvaartschepen op waterstof uit te rusten en daarbij op de Rijn een aantal tankmogelijkheden te realiseren.

M.b.t. WATERMANAGEMENT is ook in 2020 de samenwerking met de deelstaat Saksen-Anhalt voortgezet, resulterend in o.a. een workshop. Hoogwaterbescherming en duurzaamheid staan daarbij centraal. De LOI wordt geactualiseerd. Als follow-up van KB werken de kustbeschermingsinstituten NWO en IOW samen aan de thema's die in het KB centraal stonden.

ELECTROMOBILITEIT is inmiddels in beleid volledig ingeburgerd en RIJDEN OP WATERSTOF (H2) krijgt steeds meer aandacht bij industrie, gemeenten en consumenten. Beide dragen bij aan de inspanningen van bond, deelstaten en gemeenten om te komen tot zero emissie mobiliteit. De uitgangspositie van beide landen is echter verschillend: Nederland kan van Duitsland leren op terrein van H2 en Nederland laat graag zijn resultaten zien op Electromobiliteit. Vandaar dat de afdeling IenW op beide onderwerpen webtalks heeft georganiseerd in 2020 en haar bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van het SMM - PPS traject mobiliteit voor 2021. Door capaciteitsgebrek is er weinig aandacht besteed aan FIETS. Er is wel een webinar begeleid en steun gegeven aan de start van een sectorstudie, die de economische mogelijkheden van NL-fietsfabrikanten en consultants in Duitsland moet onderbouwen.

Tot slot, presenteerde de Europese Commissie haar langverwachte CIRCULAR ECONOMY Action Plan wat in december 2020 onder Duits voorzitterschap is aangenomen door de milieuraad. In overleg met

Beleidsdossiers

In dit hoofdstuk zullen de plannen voor de diverse beleidsdossiers binnen de afdeling worden behandeld. De diverse thema's krijgen in 2021 de benodigde follow-up, o.b.v. de behaalde resultaten uit 2020 en uitdagingen en kansen voor 2021 zoals besproken met betreffende beleidsdirecties.

CORONA

De pandemie die de wereld in 2020 en 2021 teistert, heeft grote gevolgen voor de mobiliteit in beide landen en het grensoverschrijdende verkeer. Over telkens wisselende regimes van maatregelen informeren wij beide zijden. Met name voor het personeel op binnenvaartschepen en voor personeel op goederentreinen trachten wij –in goed overleg met de sector- zowel recht te doen aan de behoefte aan effectieve bestrijding van virusoverdracht als de behartiging van belangen van de sector en de industrie die gebaat is bij een continuering van goederenvervoer. We leggen contacten met Ambassades van omliggende landen.

PM actualiteit

SPOOR

De bekende infra-projecten op (grensoverschrijdend) spoorgebied kennen een lange adem, zoals bekend. Er is bijvoorbeeld goed contact met BMVI en de DB over AMSTERDAM-BERLIJN om het recente besluit mbt de half uur verkorting reistijd te bewaken. Het nieuwe materieel van DB en de grensprojecten vragen veel aandacht. Dat geldt ook voor het DERDE SPOOR, waar realisatie van het project zelf en de komende buiten dienststellingen de goederenvervoerders veel overlast zullen bezorgen. We faciliteren het regelmatige overleg tussen de spoorbedrijven en de Ministeries. Aan de Wunderline en Eindhoven-Düsseldorf wordt gewerkt.

Veel perspectief moet de versterkte aandacht voor hoge snelheidslijnen in Europa geven. Het TEE 2.0 wordt verder uitgewerkt met een prominente rol van IenW, waar we vanuit de Ambassade als het gaat om de Duits-Nederlandse verbindingen bij betrokken zijn. Daar hoort ook bij de gedachtenontwikkeling om Berlijn ook via een snelle trein te bereiken die loopt via Arnhem-Duisburg-Hamm. Ook voor de langere termijn is het PROJECT 3RX dat in 2021 mbt de kosten-baten tegen het licht wordt gehouden. We participeren in de 3 landen projectgroep.

BINNENVAART

Er zijn goede contacten tussen de Nederlandse en de Duitse Maritieme Directies. Vanuit de afdeling faciliteren wij die door nieuwe onderwerpen te verkennen, kennisoverdracht te doen en bij bepaalde beleidsaspecten de wederzijdse standpunten te verkennen. Vaak speelt de besluitvorming ook op

Europees niveau of binnen de CCR. De beide DG's hebben met elkaar afgesproken elkaar twee keer per jaar te spreken aan de hand van actuele agendapunten.

Dat zijn bijvoorbeeld:

- A. Modernisering van SCHEEPSMOTOREN. Beide landen volgen hier de Europese Green Deal en hebben subsidieregelingen voor bijvoorbeeld katalysatoren voor bestaande- en schone motoren voor nieuwe schepen. De subsidievormen en hoe deze juridisch vorm te geven is voorwerp van uitwisseling en overleg. Ook zal het lang verwachte advies van de CCR aanbevelingen opleveren hoe de sector op den duur in staat is hier zelf ook grotere investeringen te doen
- B. In het project RH2EIN werken o.a. de provincie ZH en NRW samen om te verkennen of binnenvaartschepen met motoren die werken op waterstof toekomst hebben. Daar hoort ook een waterstof tankstructuur bij. Het project wordt in Brussel voorgelegd om subsidie
- C. Ook "SCHEPEN OP BATTERIJEN" wordt verkend. Duitsland is geïnteresseerd in de pilot die in NL wordt voorbereid, waarbij de innovatie zit in het "swappen" van batterijen onderweg aan de wal, in plaats van tijdrovend opladen. Bezoek wordt voorbereid.
- D. Het project COVADEM geniet ook belangstelling vanuit Duitsland. Daarbij worden gewone binnenvaartschepen die een bepaalde vaste route varen, uitgerust met meetapparatuur om de vaardiepte te meten. Via moderne digitale systemen beschikken de autoriteiten daardoor over veel meer meetgegevens, die ten goede komen aan de sector. Door Corona is het nog niet gekomen tot een werkbezoek door de Duitse afdeling.
- E. ETS SCHEEPVAART. De Europese Green Deal beschrijft de noodzaak tot invoering van ETS in de scheepvaart met oog op de klimaatdoelen om CO2-uitstoot terug te dringen. Nederland en Duitsland maken onderdeel van een kleine groep Europese landen die voor- en nadelen hiervan onderzoekt. De discussie gaat verder aan de Brusselse tafel.
- F. De directie Maritiem wil sterker inzetten op de afstemming van NL- en Duitse ZEEHAVENS m.n. Hamburg) en gerelateerde autoriteiten, met name op het onderwerp duurzaamheid (infra en energievoorzieningen). Een concreet voorbeeld hiervan is walstroom, waarbij bijvoorbeeld Hamburg meer ervaring lijkt te hebben met walstroom voor zeeschepen. Ook hier gaat het om de drieslag: kennisoverdracht, beïnvloeding regelgeving en financiering in Brussel.
- G. Meer algemene thema's op het dossier ZEEVAART zijn i.r.t. Duitsland relevant: duurzaamheid, klimaat, mondiale vrijhandel, etc. In 2021 zijn we van plan de contacten tussen de twee afdelingen zeevaart van DGLM en BMVI te intensiveren.
- H. We continueren onze aandacht op onderwerpen als LAAG WATER RIJN, noodzaak versnellen INFRASTRUCTUUR (Abladeoptimierung Mittel Rhein bijvoorbeeld).
- I. Over tal van onderwerpen is er goed contact met HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM: over corona gevolgen voor scheepvaart en haven, over de uitvoering van de Havennota van IenW, over de concurrentie met Hamburg, duurzaamheid algemeen en de plannen van HbR met o.a. EZK mbt productie en met o.a. de Gasunie mbt distributie van waterstof

WATER

Door capaciteitsperikelen zijn we in 2020 onvoldoende toegekomen aan WATERMANGEMENT. De afspraken met het waterschap in Sachsen Anhalt zijn gecontinueerd. Het gaat hier om hoog water bescherming bij rivieren.

Naar aanleiding van het Staatsbezoek 2019 is er samenwerking opgezet tussen wetenschappelijke instituten Warnemünde en Deltares. Dit zal in 2021 geëvalueerd worden.

DUURZAME MOBILITEIT

In het licht van de in 2019 gepresenteerde Strategie DuMo Internationaal en de PPS Mobiliteit (BZ/DIO) wordt vorm gegeven aan de DuMo doelstellingen van de IenW afdeling. Dit gebeurt binnen de deelthema's: batterij elektrisch vervoer, waterstof in de mobiliteit en fietsbeleid. Duitsland heeft in 2020 enorme stappen gezet op het DuMo terrein met haar Leitstelle door NOW, een federale waterstof strategie en een masterplan laadinfrastructuur. 2021 moet het jaar worden waar wij als Nederland, en met name IenW, de eerste spreekwoordelijke 'vruchten kunnen plukken'. Een overzicht:

- A. De IenW afdeling zal binnen het PPS MOBILITEIT – (SMM) traject vooral een ondersteunende rol innemen en waar nodig de IenW belangen behartigen. De coördinatie ligt vooral bij CG MUN. Op het onderwerp beleidsbeïnvloeding zal de IenW afdeling verbinding leggen met de federale ministeries. In het verleden gebeurde dit bijvoorbeeld al rond het thema *eichrechtgezet*. Dit jaar zal opnieuw bij private partijen worden nagegaan waar belemmeringen liggen en kansen bestaan. De IenW afdeling zal hier vooral via G2G actie op inspelen (zie punt C.a). Tevens zal de afdeling waar nodig ondersteunen bij evenementen in het kader van PPS, zoals de kickoff in de ambassade op 25 maart.
- B. Een aanstaande herziening van de AFID-RICHTLIJN en de EUROPESE STRATEGIE voor Duurzame en Slimme mobiliteit schetsen sinds 2020 de kaders voor de nieuwe doelstellingen in Europees verband. Binnen diverse pijlers (zoals light duty, zero emission cities, ETS e.a.) zijn er kansen voor NL en DUI om gezamenlijk op te trekken in Brussel. De IenW afdeling zal in 2021 kennis vergaren omtrent de Duitse positionering en waar nodig verbinding leggen met het departement. Acties lopen voornamelijk via de PV BXL.
- C. BATTERIJ ELECTRISCH EN SMART CHARGING (EV)
 - a. Het EV dossier kent in zowel DUI als NL al de meest concrete contouren. Beiden landen zijn hard op weg om een dekkende laadinfrastructuur te ontwikkelen en beiden landen hebben inmiddels een toekomstige visie ontwikkeld. De IenW afdeling zal via MONITORING en SIGNALERING in 2021 fungeren als een VERBINDER tussen de beleidsdirecties bij IenW en BMVI. N.a.v. de aangeboden notitie omtrent kansen in DUI heeft het EV team aangegeven behoefte te hebben aan een STAKEHOLDERANALYSE en KENNISUITWISSELING op een veelvoud aan thema's. Denk hierbij bijvoorbeeld aan:
 - i. Financiering/aanbesteding
 - ii. Veiligheid laadinfra
 - iii. Betaalsystemen en transparantie
 - iv. Smart charging
 - v. Cyber security
 - vi. Interoperabiliteit en standaardisering
 - vii. Inpandige laadmogelijkheden (in DUI: Wallbox)
 Deze uitwisseling zal worden georganiseerd in de vorm van WORKSHOPS en vind gezien de planning waarschijnlijk plaats in een digitaal format.
 - b. Er wordt vervolg gegeven aan de DIGITALE EV REIS uit 2020 via periodieke nieuwsbrieven (i.s.m. RVO) en een vijfde WEBTALKSERIE medio maart (i.s.m. APPM). Hiermee wordt getracht een community van Duitse beleidsmakers warm te houden voor een FYSIEKE MISSIE naar Nederland in de tweede helft van het jaar.
- D. WATERSTOF IN MOBILITEIT (H2)
 - a. Binnen het thema WATERSTOF zijn beiden landen ambitieus als het gaat om doelstellingen voor de mobiliteitssector. Echter, een concreet antwoord op de vraag

waar H2 het meest opportuun is, blijft nog uit. T.b.v. de strategieontwikkeling bij IenW zullen we bezien welke ontwikkelingen relevant zijn voor NL. Te denken valt aan: laadinfra voor heavy duty; keuze voertuigen in binnensteden en functioneel vervoer; subsidiebeleid; ontwikkeling in de productie van voertuigen, etc. De opgebouwde contacten bij NOW, H2 Mobility en BMVI komen daarbij van pas.

- b. Vanwege de Duitse 'voorsprong' wordt in 2021 vervolg gegeven aan de webtalkserie H2 in mobiliteit. In het voorjaar worden de Nederlandse beleidsmakers die deelnamen op de hoogte gehouden over de plannen van het departement (uitvoeringsstrategie en convenant). Doel is ook hier een INKOMENDE MISSIE in Duitsland te organiseren voor deze beleidsmakers. Een draaiboek hiervoor is reeds pre-corona vastgesteld met partners bij NOW en H2 Mobility.
- c. De ontwikkelingen in de Rotterdams haven m.b.t. productie en distributie van waterstof via binnenvaart en eventueel de buisleidingen van de Gasunie zijn direct relevant voor NRW. Het project Rh2ein hoort daar ook bij.

E. STEDELIJKE MOBILITEIT

In beide landen vinden transformatieprocessen plaats in de grotere binnensteden. Mede door de zorg om luchtkwaliteit beweegt men naar zero emission van openbaar vervoer, bevoorrading van winkels en bedrijven en naar autovrije zones. Experimenten, innovaties, nieuwe regelgeving wisselen we uit.

F. FIETS

Het door IenW in opdracht gegeven "potentiëlandonderzoek" heeft aangegeven dat Duitsland na de VS als tweede interessant is om economische diplomatie te bedrijven op het onderwerp Fiets. Op initiatief van de economische afdeling wordt dan ook een sectorstudie opgezet die moet aangeven welke niches bij uitstek voor Nederlandse bedrijven en consultants interessant zijn. Wellicht vloeit hier na Corona ook een handelsmissie uit voort. Ook willen een follow up geven aan de webinarserie die in de zomer van 2020 voor Duitse beleidsmakers is georganiseerd. Dat heeft geleid tot goede contacten met o.a. de ADFC en bepaalde overheden. Het doel is deze te verleiden tot grotere stappen bij het duurzaam maken van hun binnensteden (verg. de 40 zero-emission steden in NL), waarbij naast duurzame binnenstedelijke distributie ook vernieuwend fietsbeleid centraal staat. Afhankelijk van belangstelling en capaciteit zetten we in op bijvoorbeeld nieuwe Think Bike workshops en uitzending van NL-expert

G. SMART MOBILITY

Op de SMART thema's spelen er in Duitsland diverse thema's die relevant zijn voor zowel beleid als het Nederlands verdienpotentieel. Bijvoorbeeld MaaS, TALKING TRAFFIC en SMART CITY LOGISTICS. Deze thema's komen ook terug in de strategie slimme en duurzame mobiliteit gepresenteerd door de EC en vormen daarmee een basis tot eventuele G2G inzet tussen NL-DUI. Het gaat dan vooral over signalering en monitoring (wat is de positionering van Duitsland). Op het gebied van economisch verdienpotentieel, gaat DI samen met het team Data & Diensten na of er bij Nederlandse steden behoefte is aan samenwerking met Duitse steden (zoals dat reeds gebeurt tussen NL en BEL). De IenW afdeling zal vervolgens reactief inventariseren welke mogelijkheden er bestaan om deze vervolgens aan elkaar te koppelen. Veel loopt bij voorkeur direct tussen de steden.

CIRCULAIRE ECONOMIE

Na een succesvol 2020 op het gebied van CIRCULAIRE ECONOMIE, bestaat binnen het postennet inmiddels een goede infrastructuur voor het uitwerken en behalen van de internationale beleidsdoelstellingen. Er zijn goede contacten met de federale ministeries en Duitse kennisinstellingen. Intem stemt het postennet DUI regelmatig de vorderingen af. Tezamen met IenW/DI en CG MUN en

CG DUS is er voor 2021 een uitvoerig werkplan CE uitgewerkt. Hierin zijn de volgende punten uitgewerkt voor de IenW afdeling in Berlijn:

- A. De IenW afdeling Berlijn heeft ook in 2021 een coördinerende rol binnen het postennet DUI en is hiermee eerste aanspreekpunt voor alle zaken aangaande CE (m.u.v. handelsvragen). Denk hierbij aan publieke optredens, presentaties tijdens webtalks, te woord staan van Nederlandse/Duitse bedrijven en kennisinstellingen, bezoeken evenementen, monitoring en signalering binnen de Duitse politiek, begeleiding bewindspersonen en voorbereiding voor eventuele internationale fora (zoals PACE of WCEF).
- B. Op het CIRCULAIR TEXTIEL dossier worden in 2021 verdere stappen gezet op kennisuitwisseling en gezamenlijk optreden tussen NL en DUI t.b.v. de EU TEXTILE STRATEGY. In 2020 zijn reeds banden gelegd met BMU omtrent CE textiel beleid (G2G) in beiden landen. In een eerste overleg kwam naar voren dat er gemeenschappelijk wordt gedacht over de thema's:
 - a. *Implementation of EPR schemes*
 - b. *Ecodesign guidelines*
 - c. *A ban on the destruction of unsold textile*
 - d. *Separate textile collection*
 - e. *Including due diligence in textile strategy*

Er wordt verschillend gedacht over het nut van:

- f. *Mandatory clothing labels for textiles*

Vlak voor de zomer zullen de twee beleidsdirecties elkaar weer spreken over deze thema's om te zien waar men dan staat en hoe de bovengenoemde beleidsthema's zijn uitgewerkt. Veel van de thema's zaten namelijk nog in de verkennende fase of er liepen nog onderzoeken naar bijvoorbeeld recycling volumes in DUI of de impact van labels in de NL textiel industrie (om enkele voorbeelden te noemen). Er wordt tevens geïnventariseerd waar een MULTI STAKEHOLDER MEETING (G2B) opportuun kan zijn voor meer handel, kennis, en awareness binnen het bedrijfsleven omtrent de huidige inspanningen van I&W op het gebied circulair textiel beleid (denk aan policy programme CE textiles, Denim Deal, samenwerking HCH). Hier is de samenwerking met BMU ook weer van groot belang.

- C. Het ALL GOOD(S) project met de CC/BLN wordt verder voortgezet. Belangrijk evenement hierbij is mogelijk het STAATSBEZOEK 2021, waar de afdeling een programma onderdeel hoopt te verzorgen op het onderdeel CE en TEXTIEL. Ook buiten het SB om, zal de afdeling de samenwerking met CC blijven voortzetten, met inachtneming de beleidsdoelstellingen CE internationaal.
- D. Er wordt een verkenning uitgevoerd op het gebied van EV BATTERIJEN en de circulariteit hierachter. Samen met DGMO zijn eerste gesprekken gevoerd over NL'se plannen voor het opzetten van een juiste recycling infrastructuur voor deze batterijen. Gezien DUI Europees marktleider wil worden op het gebied van batterij productie en de sterke link met de EV automotive in DUI, liggen hier wellicht kansen voor samenwerking. De genoemde verkenning moet dit duidelijk maken. Een notitie en evenement omtrent energieopslag met de IA en EA op de post moeten invulling geven aan de acties voor dit dossier.