

Vergaderjaar 2023–2024

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1077

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2024

Hierbij bied ik u het verslag aan van de EU-Transportraad d.d. 18 juni 2024.

De bijeenkomst stond in het teken van drie algemene oriëntaties, namelijk op de Herziening Verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid, de Herziening Rivierinformatiediensten Richtlijn en de Verordening Spoorweginfrastructuurcapaciteit. Daarnaast werd de voortgang van de richtlijnen voor de herziening Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen en intermodaal vervoer besproken. Het voorzitterschap besloot op het laatste moment de voortgangsrapportage voor de richtlijn Wederzijdse intrekking rijbevoegdheid van de agenda te halen. Tevens werden er conclusies aangenomen over het EU-Rekenkamerrapport met betrekking tot verkeersveiligheid.

Ook was er een aantal diversenpunten geagendeerd, waarbij Nederland in afstemming met de Oostenrijkse delegatie de vierde voortgangsrapportage van het Platform on International Rail Passenger Transport presenteerde (zie bijlage). De Spaanse delegatie heeft een diversenpunt toegevoegd aangaande ETS zeevaart en het risico op koolstoflekkages in (mediterrane) havens. Kort voor de Transportraad bracht de Tsjechische delegatie een diversenpunt in over de Verklaring van Praag betreffende strategische transportinfrastructuur.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

I. Verslag Transportraad d.d. 18 juni 2024

Herziening Verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA)

Het Belgisch voorzitterschap is erin geslaagd een algemene oriëntatie op de herziening te bereiken.

De lidstaten erkenden het belang van EMSA, en spraken de verwachting uit dat deze herziening het agentschap zal versterken. Veel lidstaten onderstreepten nogmaals het belang van een toekomstbestendig mandaat voor EMSA, dat zich moet richten op de kernactiviteiten van het agentschap, waaronder het bieden van (technische) ondersteuning t.b.v. de maritieme veiligheid en het mariene milieu. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, riep op voor het behoud van de besluitvormingsstructuur en de budgettaire gevolgen. De Commissie gaf aan een aantal zorgen te hebben over het compromisvoorstel van het Belgisch voorzitterschap, voornamelijk gerelateerd aan het bestuur van EMSA en het schrappen van bepaalde taken van de EMSA. Het aankomend voorzitterschap is op het hart gedrukt om de besluitvormingsstructuur van het agentschap, zoals overeengekomen in de algemene oriëntatie, intact te houden tijdens de triloog-onderhandelingen.

Herziening Rivierinformatiediensten (RIS) Richtlijn

Het Belgisch voorzitterschap heeft in het compromisvoorstel dat voorlag, gepoogd de tekst te verhelderen en de administratieve lasten te verlagen, en gaf daarbij aan dat de RIS gegevens moeten bijdragen aan een betere integratie van de binnenvaart in de multimodale keten.

De Commissie had wel nog een aantal zorgpunten over het compromisvoorstel, waaronder over de werkingssfeer. Het voorstel van het voorzitterschap om zich te richten op de samenhangende TEN-T waterwegen is volgens de Commissie nog onvoldoende om de intermodaliteit te bevorderen. Daarnaast maakte de Commissie zich zorgen over het voorstel van het voorzitterschap om het klachtafhandelingsartikel te schrappen. Tot slot gaf de Commissie aan dat de integratie van de binnenvaartsector in andere sectoren bemoeilijkt wordt omdat de toepassing van uitwisseling van informatie met andere systemen en platforms facultatief, en daarmee minder efficiënt, is.

De lidstaten waren daarentegen positiever over het compromisvoorstel van het Belgisch voorzitterschap, met name over de werkingssfeer, en er was voldoende draagvlak om tot een algemene oriëntatie te komen. Nederland was ook positief over het compromisvoorstel en benadrukte dat het voorstel zal bijdragen aan een verdere harmonisatie van datasystemen binnen de EU.

Verordening Spoorweginfrastructuurcapaciteit

De Raad heeft een algemene oriëntatie bereikt over de Verordening Spoorweginfrastructuurcapaciteit. Aangezien het Europees parlement al een positie heeft ingenomen, kunnen de triloog-onderhandelingen van start gaan onder het Hongaars voorzitterschap.

De verordening heeft tot doel de beschikbaarheid en efficiëntie van spoorwegen te verbeteren door middel van betere planning, capaciteitsverdeling en grensoverschrijdende samenwerking. Het Belgisch voorzitterschap benadrukt dat het voorstel administratieve lasten vermindert, flexibiliteit biedt voor nationale veiligheids- en defensieoverwegingen, en

harmonisatie op Unieniveau waarborgt. Er wordt in het voorstel ingezet op verbeterde prestatie-monitoring zonder nieuwe entiteiten te creëren en op beperkte bevoegdheden voor de Commissie. Daarnaast maakt het deelname van derde landen aan het *European Network Infrastructure Managers* (ENIM) zonder stemrecht mogelijk.

De Commissie prees de inspanningen voor een flexibele meerjarige planning voor spoorweginfrastructuur en benadrukt de versterkte rol van EU-netwerken. De Commissie heeft echter bezorgdheid geuit over mogelijke nationale beperkingen die de harmonisatie binnen de Europese spoorwegruimte kunnen ondermijnen en waarschuwde dat het voorstel economische prikkels en monitoring van prestaties kan verzwakken. Ondanks deze zorgen riep de Commissie op tot steun voor het voorstel om verdere onderhandelingen mogelijk te maken.

De algemene oriëntatie werd met brede steun aangenomen, hoewel één lidstaat zich onthield omdat zij vond dat de mate van invloed van lidstaten op de verdeling van capaciteit ten koste gaat van grensoverschrijdend vervoer. Andere lidstaten benadrukten juist het belang van invloed van lidstaten op de verdeling van capaciteit. Nederland onderschrijft dit en wijst door middel van een stemverklaring ook op het belang van voldoende capaciteit voor openbare dienstcontracten. In geval van schaarste, wat in Nederland vaak voorkomt, zijn openbare dienstcontracten noodzakelijk om de continuïteit van spoorwegdiensten voor passagiers te waarborgen. Daarnaast benadrukten enkele lidstaten het belang van Europese financiering bij de uitvoering van de verordening, terwijl anderen het belang onderstreepten van een ruime overgangstermijn vanuit de huidige Verordening Europese spoorwegwet voor concurrerend goederenvervoer. Lidstaten benadrukten daarbij het belang van een betere grensoverschrijdende coördinatie, ook op regionaal niveau. Ze wezen op de noodzaak van efficiëntere samenwerking tussen buurlanden om een soepele doorvoer van spoorverkeer mogelijk te maken en knelpunten te verminderen.

Tot slot erkende de Commissie het belang dat alle EU-lidstaten hechten aan het verbeteren van het Europese spoorwegsysteem en de capaciteit van de bestaande infrastructuur. De Commissie merkte de oproep op van sommige lidstaten om de coördinatie, ook op regionaal niveau, te versnellen en ziet dit als een positieve ontwikkeling. Hoewel er zorgen zijn over de tijd die nodig is om de complexe wetgeving te implementeren, geeft de Commissie aan dat snelle implementatie noodzakelijk is om te voldoen aan de behoeften van de sector en om de capaciteit van het Europese spoorwegwet te verbeteren.

Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen

De Raad heeft de voortgang van de onderhandelingen over de Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen besproken. Het Belgisch voorzitterschap gaf aan dat er gewerkt is aan het oplossen van problemen met grote, ondeelbare ladingen en het vergemakkelijken van de vergunningverlening voor exploitanten voor deze ladingen. Daarnaast werden uitdagingen voor grensoverschrijdend verkeer van Europese modulaire systemen aangepakt. Er is een voorstel gedaan om een extra gewicht van maximaal vier ton toe te staan voor voertuigen met zero-emissie. Dit is om organisaties te stimuleren hun voertuigen met broeikasgasemissies te vervangen door zero-emissie voertuigen. Een belangrijk discussiepunt is de toestemming voor voertuigen die meer dan 40 ton wegen om de grens over te steken. Momenteel mogen deze voertuigen, tenzij er een specifieke overeenkomst is, alleen binnen de

ationale grenzen rijden. Er zijn daarbij zorgen dat het toestaan van zwaardere voertuigen een negatief effect kan hebben op de weginfrastructuur en het volume van goederen dat per spoor wordt vervoerd.

De Commissie benadrukte dat de hoofddoelstelling van het voorstel het koolstofvrij maken van zware wagens in de EU is. Dit kan bereikt worden door de ontwikkeling van zero-emissie vrachtwagens en multimodaliteit te bevorderen en de invoering van zero-emissie vrachtwagens te versnellen. De Commissie stelt dat hoewel er zorgen zijn over de impact op de infrastructuur door zwaardere voertuigen, uitstel of afwijzing van het voorstel de noodzakelijke investeringen in verouderde infrastructuur niet zou wegnemen en de overgang naar groene vrachtwagens vertragen. Dit zou de doelen voor CO₂-reductie belemmeren en de afhankelijkheid van dieselvrachtwagens in stand houden, waardoor de industrie zou worden geschaad. Lidstaten werden daarom opgeroepen de negatieve gevolgen van inactiviteit of lage ambities te overwegen en samen te werken aan een oplossing.

De meeste lidstaten erkenden het belang om een akkoord te bereiken op dit voorstel, zagen de onderhandelingen over dit onderwerp de goede kant op gaan en erkenden dat er adequate normen in staan, maar dat we er nog niet zijn. Veel lidstaten hadden daarnaast nog wel een aantal zorgen over het voorstel. De voornaamste zorg betrof de compatibiliteit van herziene maten en gewichten met de bestaande infrastructuur. Volgens de lidstaten kunnen grotere maten en zwaardere gewichten een risico vormen voor kritieke infrastructuur en tevens de verkeersveiligheid aantasten. Daarnaast waren er zorgen of het voorstel wel voldoende bijdraagt aan de vergroening van het wegvervoer. In het kader hiervan werd er benadrukt dat het van belang is dat binnen het multimodale vervoerssysteem alle regels op EU niveau geharmoniseerd zijn. Tevens benadrukte een aantal lidstaten het belang van technologische neutraliteit, wat volgens hen nog niet helder genoeg geformuleerd was in het huidige voorstel. Een enkele lidstaat maakte de link naar militaire mobiliteit, door er op te wijzen dat infrastructuur voor dubbel gebruik beschikbaar moet zijn.

Nederland benadrukte in haar interventie het belang van het afstemmen van gewichten en afmetingen van voertuigen op de bestaande weginfrastructuur, met name de maximale hoogte van 4 meter en een aslast van 11,5 ton. Nederland pleitte daarbij voor een handhaafbare richtlijn voor inspectieautoriteiten en steunt de harmonisatie van zwaar, groener wegtransport. Het huidige voorstel stimuleert echter de harmonisatie van 44-tons vrachtwagens niet voldoende. Tot slot drong Nederland aan op de invoering van een Europees Modulair Systeem (EMS) certificaat. Dit ontbreekt momenteel in het voorstel.

Wijziging Richtlijn Intermodaal Vervoer (Combined transport)

Het Belgisch voorzitterschap heeft de wijziging van de richtlijn intermodaal vervoer op de agenda gezet als voortgangsrapportage. Dit voorstel, ook bekend als *Combined Transport*, heeft als doel om deze vorm van transport aantrekkelijker en concurrerender te maken. De huidige richtlijn dateert uit 1992, lang vóór de digitale transitie en de Green Deal. Het doel is om een groot gedeelte van het vrachtvervoer te verplaatsen naar het spoor, binnenvaart kustvaart (*modal shift*). Dit kan helpen bij het verminderen van externe kosten, zoals broeikasgasmismissies, luchtvervuiling, verkeersopstoppen en verkeersongevallen. Een belangrijk punt in de onderhandelingen is het definiëren van gecombineerd en intermodaal transport. Volgens het voorzitterschap zijn er nog meningsverschillen over deze definitie, de mogelijkheid om het

gebruik van deze richtlijn te koppelen aan de elektronische goederenvervoerplatforms (eFTI-platforms) en de door de Commissie gewenste nationale beleidsmaatregelen.

De Commissie wil met dit voorstel de administratieve lasten van de lidstaten verlagen en de handhaving makkelijker maken. Het voorstel van de Commissie voor gecombineerd transport was gericht op het ondersteunen van vormen van vervoer die minimaal 40% aan externe kosten besparen ten opzichte van enkel wegtransport. Lidstaten pleitten echter voor een eenvoudiger en handhaafbare benadering, gebaseerd op relatieve aandelen of vooraf vastgestelde afstanden van weg en niet-wegtransport. Ondanks discussies hierover heeft geen van de voorstellen al een meerderheid gevonden. De Commissie erkent dat het lastig is om een definitie of methode te vinden die aan de specifieke omstandigheden van elke lidstaat voldoet.

De lidstaten erkenden het belang van het voorstel, met name in het kader van de groene transitie en digitalisering. Een aantal lidstaten had echter nog wel zorgen. Het voornaamste punt dat lidstaten opbrachten was dat zij behoefte hadden aan heldere en handhaafbare definities binnen intermodaal vervoer. Heldere definities moeten bijdragen aan de groene transitie, door CO₂ efficiënte vervoersmogelijkheden te ondersteunen en gecombineerd vervoer aantrekkelijker te maken. Zo wordt tevens voorkomen dat er vervoersmogelijkheden ondersteund worden die niet rendabel zijn. Een enkele lidstaat gaf aan dat bij het vaststellen van de definities ook moet worden gekeken naar hoe intermodaal vervoer waarvoor geen alternatief wegtransport is, hierin wordt meegenomen.

Nederland heeft aangegeven de voorgestelde wijziging van de richtlijn te steunen, in overeenstemming met ons nationaal multimodaal transportbeleid, en uit te kijken naar verdere constructieve discussies hierover. Enkele belangrijke punten moeten nog worden aangepast, zoals de definitie van gecombineerd transport. De Commissie gaf aan nota te hebben genomen van de opmerkingen van de verschillende lidstaten en dit op te nemen met het aankomend Hongaars voorzitterschap.

Raadsconclusies Rapport Europese Rekenkamer verkeersveiligheid

De Raad heeft conclusies aangenomen over het rapport van de EU-Rekenkamer met betrekking tot de verkeersveiligheid. Het rapport benadrukt de dringende noodzaak om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, een belangrijk doel dat op Europees en internationaal niveau wordt nagestreefd. Het voorzitterschap gaf aan dat sinds de Verklaring van Valletta in 2017¹ er maatregelen zijn getroffen om het aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen tussen 2020 en 2030 te halveren. Ondanks eerdere vooruitgang is er nu een negatieve trend en blijft verkeersveiligheid een complex probleem door gevaren zoals te hoge snelheden, rijden onder invloed, en afleiding achter het stuur.

Verschillende lidstaten gaven aan dat er behoefte is aan verbeterde infrastructuur, regelgeving en digitalisering om de veiligheid voor alle weggebruikers te vergroten. De Commissie benadrukte het belang van samenwerking tussen lidstaten en de noodzaak om de inspanningen te intensiveren om de doelstellingen voor 2030 te bereiken. De Raadsconclusies werden daarom verwelkomd. De Commissie gaf daarbij aan dat zij volgend jaar haar strategie zal evalueren en opvolging zal geven aan de raadsconclusies.

¹ Valletta Declaration on Road Safety (europa.eu)

Diversen

Stand van zaken lopende wetgevende voorstellen

Tijdens de Transportraad presenteerde het Belgisch voorzitterschap de belangrijkste ontwikkelingen en resultaten van de wetgevende voorstellen op het gebied van mobiliteit.

Op *Single European Sky (SES2+)* werd na drie jaar van onderhandelingen in maart jl. een akkoord bereikt. Volgens het Belgisch voorzitterschap heeft de Raad zijn positie gehandhaafd op belangrijke punten zoals de organisatie en rol van nationale toezichthoudende instanties, liberalisatie van navigatiediensten, en het prestatiesysteem. Er komt een onafhankelijke prestatiebeoordelingsraad bestaande uit experts en de regelgeving bevat ook doelen om de milieu-impact van de luchtvaart te verminderen. De juristen-linguïsten fase wordt momenteel afgerond. De formele goedkeuring zal plaatsvinden onder het Hongaars voorzitterschap.

De onderhandelingen met het Europees parlement over vier richtlijnen² in het *Maritiem Veiligheidspakket* zijn in februari jl. afgerond en werden in april jl. bevestigd door het parlement. De formele goedkeuring door de Raad wordt later dit jaar verwacht.

Op de *verordening betreffende onderbrekingen en rusttijden in het ongeregeld personenvervoer* is vorig jaar in december een algemene oriëntatie bereikt. In mei van dit jaar is de verordening formeel goedgekeurd door de Raad. De nieuwe regels bieden volgens het Belgisch voorzitterschap meer flexibiliteit voor professionele chauffeurs die passagiers vervoeren op incidentele basis en verduidelijken de regels voor de controle van tachografen.

De richtlijn voor grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersovertredingen (*CBE-richtlijn*) werd in maart jl. afgerond. Het Europees parlement heeft in april jl. over deze richtlijn gestemd. De publicatie wordt aan het einde van dit jaar verwacht.

Ook benoemde de Commissie de *fietsverklaring* als een belangrijk dossier. Deze verklaring kreeg veel aandacht tijdens het Belgisch voorzitterschap en werd goedgekeurd dankzij de betrokkenheid van de Raad, het parlement en de Europese Commissie. Volgens de Commissie wordt de fietsverklaring breed gesteund door EU-lidstaten, belanghebbenden en Europese burgers, wat het belang ervan onderstreept.

Vierde voortgangsverslag Platform International Railway Passenger Transport

Nederland en Oostenrijk presenteerden samen het vierde voortgangsrapport van het Platform International Rail Passenger Transport.³ Het rapport geeft inzicht in de ontwikkelingen op gebied van grensoverschrijdend treinvervoer, de obstakels die nog bestaan en de verwachtingen van de reizigers. Zo beschrijft het rapport de marktonwikkelingen en acties ter bevordering van *International rail ticketing*, zoals de invoering van vrijwillige maatregelen voor een open verkoopmodel. Nederland benadrukte daarbij, conform motie De Hoop/Vedder⁴, het

² Richtlijn maritiem ongevalsonderzoek; richtlijn havenstaatcontrole; richtlijn Vlaggenstaat; richtlijn Scheepsverontreinigingen

³ IRP-fourth-progress-report (netherlandsandyou.nl)

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 826 Motie d.d. 11 juni 2024 – Motie van de leden De Hoop en Vedder over inspannen voor versterking van het internationaal treinverkeer.

belang van een voortzetting van de inspanningen van de Commissie op het verbeteren van internationaal personenvervoer per spoor. Daarbij vroeg Nederland, zoals toegezegd aan de Kamer⁵, aandacht voor een snelle behandeling van het voorstel voor multimodale digitale mobiliteitsdiensten (MDMS). Oostenrijk markeerde in aanvulling hierop de noodzaak om internationale treinreizen te verbeteren als alternatief voor korte afstandsvluchten gezien de klimaatdoelstellingen.

De Commissie gaf aan het werk van de lidstaten in dit forum te waarderen en benadrukte de noodzaak om specifieke grensoverschrijdende belemmeringen aan te pakken. Het gaat hierbij om obstakels die volgens de Commissie ook nationaal kunnen worden aangepakt zoals toegang tot financiering voor nieuwe marktspelers, investeringen in rollend materieel, coördinatie tussen infrastructuurbeheerders, en het verminderen van interoperabiliteitsproblemen. De Commissie spoorde het platform aan om te blijven werken aan deze kwesties, zodat treinreizen binnen de EU verder kunnen worden gestimuleerd. Ze wees daarbij op het vermijden van onnodige sloop van rollend materieel door bestaande nationale vervoersmaatschappijen. De Commissie benadrukte dat de combinatie van deze inspanningen met de Verordening Spoorweginfrastructuurcapaciteit de beschikbaarheid en het gebruik van spoorvervoer voor passagiers in Europa aanzienlijk kan vergroten.

Emission Trading System(ETS) zeevaart en het risico op koolstoflekages in (mediterrane) havens

Voorafgaand aan de Transportraad heeft Spanje een verklaring opgesteld om aandacht te vragen voor de mogelijke ontwijking van ETS door scheepvaartmaatschappijen, wat kan leiden tot koolstoflekage en een ongelijk speelveld. Deze verklaring is medeondertekend door Cyprus, Griekenland, Spanje, Kroatië, Italië, Litouwen, Malta, Portugal en Roemenië. De ondertekenaars riepen onder andere op een risicobeoordeling in te bouwen in het monitoringsmechanisme van de EU ETS richtlijn en onmiddellijk te starten met het herzieningsproces van de wetgeving.

Nederland heeft de verklaring niet ondertekend, maar onderstreepte het belang van een krachtig monitoringsmechanisme wegens het risico op de ontwijking van ETS. Binnen deze context pleitte NL ook voor de uitbreiding van de scope van ETS naar 400 GT en voor het verbeteren van de bepalingen in de wetgeving naar offshore. Een enkele lidstaat probeerde de zorgen te nuanceren en pleitte ervoor maatregelen te treffen vanuit de IMO, alvorens de wetgeving open te breken. De Commissie gaf aan het monitoringsmechanisme eerst een kans te willen geven.

Verklaring van Praag over strategisch Transport infrastructuur en financiering

De Raad heeft kennisgenomen van de informatie over de Praagse Verklaring met betrekking tot de ontwikkeling en financiering van strategische transportinfrastructuur. De Tsjechische delegatie bracht dit diversienpunt in kort voor de Raad. De verklaring richt zich op de strategische ontwikkeling en financiering van transportinfrastructuur en is het resultaat van een gezamenlijke ministeriële vergadering van de Tsjechische Republiek met zes andere landen en de Commissie op 14 juni jl.⁶ De verklaring richt zich op het verbeteren van het Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T). Een belangrijk aandachtspunt hierbij is de

⁵ TZ202404-164 – Toezegging bij het Commissiedebat Openbaar vervoer en taxi

⁶ Verklaring van Praag

ontwikkeling van hogesnelheidsverbindingen in de Europese Unie, met bijzondere nadruk op de Noord-Zuid en West-Oost transportassen.

De Tsjechische delegatie benadrukte daarbij de noodzaak van voldoende steun voor de *Connecting Europe Facility* (CEF) in het volgende Meerjarig Financieel Kader van de EU. Enkele lidstaten benadrukten in hun interventies het belang van verbeterde regionale connectiviteit en adequate financiering om economische groei en integratie binnen de EU te bevorderen. Hierbij benadrukten enkele lidstaten de noodzaak van een flexibele en strategische infrastructuur, vooral gezien de geopolitieke situatie m.b.t. Oekraïne.

Presentatie werkprogramma inkomend Hongaars EU-voorzitterschap

Het inkomend Hongaars voorzitterschap zette haar prioriteiten en werkprogramma uiteen voor de tweede helft van 2024.⁷ Op Maritiem gebied zal Spanje de werkzaamheden van Hongarije overnemen.

⁷ Uitgebreide informatie over het Hongaars voorzitterschap is te vinden op de volgende website: <https://hungarian-presidency.consilium.europa.eu/en/programme/priorities>