

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1071**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 mei 2024

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 18 juni 2024.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer omdat er nog geen officiële agenda is voor deze Transportraad. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd. Het kabinet is voornemens deel te nemen aan deze bijeenkomst.

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

## Geannoteerde Agenda

De agenda van de Transportraad op 18 juni a.s. is nog niet bekendgemaakt door het Belgisch Voorzitterschap. Het Voorzitterschap streeft er naar verwachting naar om op een aantal onderwerpen tot een algemene oriëntatie te komen. Dit betreft de verordening capaciteit spoorweginfrastructuur, de herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA-verordening) en de herziening richtlijn rivierinformatiediensten (RIS richtlijn). Verder worden voortgangsrapportages verwacht op de richtlijn intermodaal vervoer, de verordening handhaving passagiersrechten, de verordening passagiersrechten multimodale reizen, de richtlijn maten en gewichten en de richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen. Daarnaast is de verwachting dat er Raadsconclusies aangenomen zullen worden over een rapport over EU-doelstellingen voor verkeersveiligheid. Ook zal Nederland (samen met Oostenrijk) een diversiepunt aanvragen aangaande het vierde voortgangsrapport over het platform internationaal personenvervoer per spoor (IRP).

## Verordening capaciteit spoorweginfrastructuur in de EU

### Inhoud

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie op de verordening over het gebruik van spoorweginfrastructuur capaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte<sup>1</sup> op de Raad. Met het voorstel beoogt de Europese Commissie (hierna: Commissie) de groei en de concurrentiepositie van het spoorvervoer te bevorderen, zowel nationaal als op EU-niveau, via geharmoniseerde processen over capaciteitsverdeling en verkeersleiding en via verbeterde afstemming tussen spoorinfrastructuurbeheerders. Verder zet de Commissie in op meer digitalisering en automatisering van capaciteitsmanagement. Dit maakt een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het Europees spoorwegennetwerk mogelijk.

### Inzet Nederland

Het kabinet zet zich in conform het BNC-fiche<sup>2</sup>. Het kabinet verwelkomt de doelstelling van de Commissie om het spoorvervoer voor personen en goederen te bevorderen omdat het helpt in de klimaattransitie en de internationale bereikbaarheid van Nederland kan vergroten. Internationaal spoorvervoer dient een aantrekkelijk alternatief te worden voor wegvervoer. Het kabinet onderschrijft de toepassing van «*Time Table Redesign*»-principes<sup>3</sup> en de digitalisering en automatisering van processen ter verbetering van de capaciteitsverdeling op het spoor. Het kabinet is van mening dat het voorstel voldoende ruimte moet laten voor nationaal beleid inzake het beschikbaar stellen van capaciteit voor het binnenlands spoorvervoer, zowel in normale als in crisissituaties. In het geval van schaarste, zoals in Nederland het geval is, dient er voldoende ruimte te zijn voor het uitvoeren van openbare dienstcontracten. Ook

<sup>1</sup> COM(2023) 443, Ter wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010 over spoorgoederencorridors

<sup>2</sup> BNC fiche verordening capaciteit spoorweginfrastructuur: Kamerstukken II, 2023–2024, 22 112, nr. 3822.

<sup>3</sup> *Time Table Redesign* is een Europees initiatief om de capaciteitsverdeling/jaardienstregeling te herontwerpen. Het geeft invulling aan enerzijds de wens van personenvervoerders om eerder inzicht te krijgen in hun dienstregelingen, en anderzijds de wens van goederenvervoerders om korter voor ingang van de nieuwe dienstregeling en gedurende het dienstregelingsjaar capaciteit te kunnen reserveren.

bepleit het kabinet een vervolg van de spoorgoederencorridors terwijl de Commissie de beëindiging daarvan per 2029 heeft voorgesteld. Resultaten in de concept compromistekst in lijn met de kabinetsinzet uit het BNC-fiche zijn de volgende. Er is, deels als vervanging van de spoorgoederencorridorbenadering, een nieuw artikel over het behoud van een regionale grensoverschrijdende corridorbenadering opgenomen, evenals een nieuw artikel over grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten ter bevordering van internationaal spoorvervoer. Verder wordt meer tijd uitgetrokken voor de ICT transitie. Er is een herstel van de balans tussen de bevoegdheden van de koepel van infrastructuurbeheerders en toezichthouders. Over de door infrastructuurbeheerders op Europees niveau uitgewerkte socio-economische criteria (toegepast bij conflictbeslechting) is in het Raadcompromis in wording een criterium opgenomen over vervoerscapaciteit. Dit is positief. Een grote meerderheid van lidstaten is voorstander van een uitzonderingspositie voor het kunnen geven van prioriteit aan railvervoer voor defensie doeleinden, zowel voor militaire operaties als voor training. Voor een rol van het Europees spoorwegagentschap (ERA) bij het voorbereiden van onderliggende regelgeving ter uitvoering van deze verordening bestaat geen steun bij de lidstaten. Voor het gedeeltelijk behouden van de spoorgoederencorridors evenmin. Wel streeft de huidige compromistekst naar een goede transitie tussen het oude regime van de spoorgoederencorridors en het nieuwe regime van capaciteitsverdeling.

#### Indicatie krachtenveld

Lidstaten steunen in het algemeen de doelstelling van het voorstel, maar zijn kritisch over de complexiteit en uitvoerbaarheid ervan en over het beheersen van de transitie naar de nieuwe wijze van capaciteitsverdeling. Veel lidstaten zijn voorstander van het behoud van voldoende nationale beleidsruimte bij het vaststellen van de kaders van capaciteitsverdeling.

Het kabinet bepleit daarbij voldoende capaciteit voor de uitvoering van openbare dienstcontracten (concessies). Het kabinet wil daarbij zeker stellen dat het uitvoeren (van de afgesproken frequenties) van binnenlandse openbare spoorvervoersdiensten onder een openbaar dienstcontract voorrang krijgt bij de toedeling van schaarse capaciteit. Hiervan is in Nederland in de huidige situatie sprake.

Het ziet ernaar uit dat het standpunt van het kabinet niet volledig gerealiseerd kan worden. De lijn van het Voorzitterschap, gesteund door veel lidstaten, is de realisatie van meer nationale beleidssturing bij de capaciteitsverdeling, zoals het sturen op een dienstregeling en zekerstellen van voldoende capaciteit voor verschillende marktsegmenten. Hoewel dit in principe positief is, en in lijn is met de kabinetsinzet (eerder aangegeven in het BNC-fiche), zijn er ook zorgen. De Nederlandse wens om met voorrangregels en garanties voor uitvoering van openbare dienstcontracten te kunnen werken heeft tot nu toe geen enkele steun gekregen in de onderhandelingen.

Dit betekent dat ProRail in het geval van conflicterende aanvragen op basis van sociaal-economische criteria capaciteit moet verdelen, zoals operationele kosten, bereikbaarheid en vervoerscapaciteit. Concreet betekent dit dat er wel voldoende capaciteit voor personenvervoer kan worden verzekerd maar dat daarbij de contractvorm niet leidend is en er geen automatische prioriteit is voor openbare dienstcontracten. Dit leidt tot risico's voor de OV-reizigers, omdat deze geen zekerheid hebben over continuïteit en kwaliteit van de dienstverlening. Dit is immers per definitie niet vastgelegd voor het vervoer in open toegang. Ook brengt dit juridische onzekerheid met zich mee voor de uitvoering van bestaande

openbare dienstcontracten, zowel van de concessie voor het hoofdrailnet (hierna: HRN-concessie) als van regionale concessies.

Aangezien de voorgestelde verordening conform het laatste voorstel van het Voorzitterschap volledig toegepast zal worden vanaf eind 2031, treedt dit risico voornamelijk op in de laatste jaren van de HRN-concessie en de dan lopende regionale concessies. En het kan gevolgen hebben voor reizigers die gebruik willen maken van vervoersdiensten waarover overheden afspraken vast zullen leggen in toekomstige concessies.

In het Europees Parlement wordt het voorstel behandeld door het Comité Transport en Toerisme van het Europees Parlement. Tilly Metz van de Fractie De Groenen is als rapporteur aangesteld. Het Europees Parlement heeft een akkoord in eerste lezing bereikt in maart 2024<sup>4</sup>. Dit akkoord versterkt de lijn van de Commissie inzake meer harmonisatie op Europees niveau.

## **Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA)**

### Inhoud

Het Voorzitterschap zal naar verwachting trachten tot een algemene oriëntatie te komen over de herziening van de oprichtingsverordening voor het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (hierna EMSA).<sup>5</sup> Dit betreft het laatste voorstel uit het maritieme veiligheidspakket dat op 1 juni 2023 door de Commissie is gepresenteerd. Het BNC-fiche<sup>6</sup> voor dit voorstel is op 7 juli 2023 naar uw Kamer gestuurd. Momenteel lopen de onderhandelingen nog in raads werkgroepverband. Het eerste compromisvoorstel kon op lof rekenen van de lidstaten, maar de inschatting is dat er discussie zal zijn over de specifieke bewoordingen, en mogelijk ook over de EU budgettaire gevolgen.

De huidige oprichtingsverordening van EMSA vermeldt niet alle taken waarmee het Agentschap momenteel belast is. De Commissie stelt voor om ten behoeve van de duidelijkheid en leesbaarheid de huidige verordening in te trekken en een integrale nieuwe verordening vast te stellen. De huidige verordening regelt de oprichting van het Agentschap en de structuur ervan wordt bepaald door kerntaken en aanvullende taken. In plaats van deze structuur wordt de verordening volgens het voorstel gestructureerd aan de hand van thema's waarbinnen het Agentschap werkt, namelijk maritieme veiligheid, duurzaamheid, reduceren van klimaatgasemissies, maritieme (cyber)beveiliging, surveillance & maritieme omgevingsbewustzijn/monitoring, digitalisering en inspecties.

Het voorgestelde takenpakket bestaat uit taken die worden vermeld onder de huidige verordening, aangevuld met taken die er in de laatste 10 jaar zijn bijgekomen. Dit is enerzijds het resultaat van herziene of nieuwe maritieme EU-wetgeving, waarin het Agentschap een rol heeft gekregen in de implementatie en/of ondersteuning van de Commissie en lidstaten. Anderzijds is er naast de wettelijk belegde taken, ook een uitbreiding bij

<sup>4</sup> REPORT on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council Regulation on the use of railways infrastructure capacity in the single European railways area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010 | A9-0069/2024 | European Parliament (europa.eu)

<sup>5</sup> COM (2023) 269.

<sup>6</sup> BNC-fiche: Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid. Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3735.

horizontale en kennistaken, met een bijhorende financiële claim voor de EU begroting, zoals kennis aanleveren voor autonoom varen, cybersecurity, elektronische certificaten en alternatieve brandstoffen.

Het voorstel voorziet in uitvoeringshandelingen voor het vaststellen van tarieven voor de dienstverlening aan derde landen en de maritieme sector. De tarieven voor deze diensten zouden aan de hand van een uitvoeringshandeling(en) vastgesteld kunnen worden, waarbij de COSS (*Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships*) wordt aangewezen als onderzoekscomité.

Ten slotte stelt de Commissie voor om de interne en bestuurlijke structuur van het Agentschap aan te passen. Dit betekent, onder andere, enkele naamswijzigingen en wijziging van de taken van de bestuurlijke organen gerelateerd aan besluitvorming en controle op het Agentschap. Deze organen zijn het *management board* (hierna: het bestuur), het *executive board* en een *executive Director*. Nieuw in dit voorstel is dat de Commissie zichzelf een vetorecht toewijst bij bepaalde taken die bij het bestuur liggen.

#### Inzet Nederland

Het kabinet onderschrijft de noodzaak tot een integrale herziening van de oprichtingsverordening van EMSA voor de wettelijke verankering van deze taken en interne coherentie tussen de verschillende EU-richtlijnen en -verordeningen. Het kabinet beoordeelt het voorstel als positief. Er zijn echter enkele aandachtspunten. Deze gaan over de comité-keuze voor de uitvoeringshandelingen, een vetorecht van de Commissie op bepaalde besluiten van het bestuur, de interconnectiviteit en belasting van databases. Met betrekking tot de financiële consequenties op de EU begroting, is het standpunt van het kabinet dat de benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027. Voor de periode na 2027 is dit onder voorbehoud van de EU-begroting voor 2028–2034.

#### Indicatie krachtenveld

Lidstaten zijn kritisch op het voorstel van de Commissie, maar erkennen het belang van EMSA. Er is brede steun bij de lidstaten voor het afschaffen van het voorgestelde vetorecht voor de Commissie, en ook een breed gedeelde wens voor het afschaffen of aanpassen van het *executive board*. Nederland kan hiermee instemmen, omdat slechts een beperkt aantal lidstaten in het *executive board* vertegenwoordigd worden en dit kan leiden tot een ongelijke invloed over de lidstaten. Met betrekking tot de comitékeuze, zijn er lidstaten zowel voor als tegen het inzetten van de COSS. Momenteel zijn er ook discussies over het schrappen van de uitvoeringsbehandelingen.

### **Herziening richtlijn rivierinformatiediensten**

#### Inhoud

Het Belgisch Voorzitterschap tracht tot een algemene oriëntatie te komen over de herziening richtlijn Rivierinformatiediensten. Op 26 januari jl. presenteerde de Commissie het voorstel voor het wijzigen van de richtlijn betreffende geharmoniseerde *River Information Services* (RIS) op de

binnenwateren in de Gemeenschap (hierna: de RIS richtlijn)<sup>7</sup>. Het wijzigingsvoorstel heeft als doel het harmoniseren van standaarden voor digitale oplossingen in de binnenvaart. Uw Kamer is op 8 maart jl. via het BNC-fiche hierover geïnformeerd.<sup>8</sup>

Met het voorstel wordt de richtlijn op de volgende punten gewijzigd. De lidstaten moeten een klachtensysteem opzetten en het *European Reference Data Management System* (ERDMS) moet frequenter worden gevoed met RIS data uit de lidstaten. Ook krijgt het «Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart» (hierna: CESNI) een rol in het formuleren van standaarden voor de technische specificaties van RIS. Verder moet er een nationaal verzamelpunt van RIS data worden opgezet (het zogenaamde «RIS platform»). De Commissie stelt voor om voor het melden van vrachtinformatie van gevaarlijke goederen het *electronic Freight Transport Information* (eFTI) platform te gebruiken conform de genoemde bepaling van de eFTI-verordening<sup>9</sup>. Deze verordening stelt eisen aan de data die schippers vrijwillig delen met de bevoegde autoriteit. Het RIS-platform moet ook kunnen worden gekoppeld met andere systemen en platformen die in de transportsector worden gebruikt, onder andere het *Maritime National Single Window*.

#### Inzet Nederland

Nederland is een van de weinige landen die de huidige RIS richtlijn volledig geïmplementeerd heeft. Samen met elf andere lidstaten<sup>10</sup> is er zelfs voortgebouwd op de huidige richtlijn en verdere harmonisatie gecreëerd tussen de lidstaten die met elkaar verbonden zijn door middel van vaarwegen. Dit wordt bereikt door middel van het systeem EuRIS, dat door het EU Connecting Europe Facility (EU CEF) programma gesubsidieerde project COMEX is opgeleverd.

Het kabinet is kritisch op de voorgestelde wijzigingen. Het door het EU CEF programma gesubsidieerde project COMEX heeft het systeem EuRIS opgeleverd dat de RIS dienstverlening voor twaalf lidstaten heeft geharmoniseerd. Het kabinet wil nu inzetten op gelijkwaardige datakwaliteit van alle lidstaten. Het kabinet benadrukt verder dat voordat er in de RIS richtlijn wordt vastgelegd welke platformen (zoals RIS, eFTI en *Maritime Single Window*) in de toekomst aan elkaar gekoppeld moeten kunnen worden, eerst in de praktijk bewezen dient te worden dat deze koppeling ook mogelijk is. Daarbij is de gegevensuitwisseling in West-Europa al geharmoniseerd door de verplichting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) tot elektronisch melden via de standaarden van de *Electronic Ship Reporting in Inland Navigation* verordening (hierna: ERI), horend bij de huidige RIS richtlijn. De voorkeur van het kabinet zou uitgaan naar een herziening van de RIS richtlijn met een focus op een verduidelijking van de definitie van het RIS-platform en uitgebreide rol voor CESNI.

#### Indicatie krachtenveld

De onderhandelingen startten in maart 2024 en zijn voorspoedig verlopen. Door voorafgaande afstemming in de RIS-werkgroepen van de CCR en CESNI in februari 2024, vormde zich al snel een blok van de grootste binnenvaartlanden. Samen met enkele andere lidstaten heeft Nederland

<sup>7</sup> RIS Directive 2005/44/EC

<sup>8</sup> BNC-fiche: Fiche: Herziening richtlijn rivierinformatiediensten. Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3912

<sup>9</sup> Verordening(EU) 2020/1056

<sup>10</sup> EuRIS – CoMEX Partners (eurisportal.eu)

haar standpunten gepresenteerd. Deze zijn bijna volledig overgenomen en het kabinet is tevreden met het vierde en laatste compromis voorstel van de Commissie. Dit voorstel wordt op 5 juni 2024 besproken in Coreper en 18 juni als algemene oriëntatie gepresenteerd in de Transportraad.

Van de inzet van Nederland zijn de volgende belangrijkste punten overgenomen:

Ten eerste gaat EuRIS als basis dienen voor het voorgestelde RIS-platform. De Commissie wil voorkomen dat er meerdere systemen naast elkaar ontstaan en ziet het vooruitstrevende werk van de EuRIS landen als voorbeeld voor verdere implementatie van de Richtlijn. EuRIS kan echter niet bij naam genoemd worden in de richtlijn zelf i.v.m. juridisch toegestane verwijzingen. Ten tweede is de koppeling met eFTI en andere platformen uit het voorstel gehaald. De Commissie begreep de bezwaren van de lidstaten en heeft de artikelen aangepast, zodat de koppeling tussen RIS en o.a. eFTI en MSW niet verplicht wordt. Ten derde krijgt CESNI een grotere rol in het opstellen van technische standaarden voor RIS. Het kabinet is blij dat de Commissie deelt dat CESNI de vakinhoudelijke kennis hiervoor bezit en de gelegenheid biedt aan alle EU-lidstaten en Zwitserland om deze standaarden te ontwikkelen.

Een aantal lidstaten heeft ervoor gepleit dat de lidstaten die niet d.m.v. binnenwateren met elkaar verbonden zijn, deze richtlijn niet hoeven te implementeren. Tegen de hierboven vermelde punten van grotere binnenvaartlanden hebben zij geen bezwaar. Het enige punt dat nog voor verstoring kan zorgen is dat sommige lidstaten hebben aangegeven concrete geldbedragen voor implementatie op te willen nemen in de Richtlijn. Naar verwachting is er onvoldoende draagvlak om aan dit verzoek tegemoet te komen.

## **Wijziging richtlijn intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer)**

### Inhoud

Verwacht wordt dat het Voorzitterschap een stand van zaken zal geven van de wijziging van de richtlijn intermodaal vervoer. De gewijzigde richtlijn heeft als doel het faciliteren van een toename van Europees intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer) in goederenvervoer en het verminderen van externe kosten van Europees goederenvervoer. Uw Kamer is op 15 december jl. hierover geïnformeerd via het BNC-fiche.<sup>11</sup>

Het voorstel stelt specifieke criteria voor om intermodale activiteiten te identificeren, waaronder de combinatie van weg- en niet-wegtrajecten, het transport van lege containers en een vereiste besparingsdrempel van 40% van brede externe kosten/effecten. Ook staat in het voorstel dat gegevens die verstrekt worden om aan te tonen dat er aan de eisen voldaan wordt, worden berekend, beoordeeld en gekoppeld aan de eFTI-platformen die op grond van de eFTI-verordening door de markt ingericht zullen worden. Verder moeten lidstaten een beleidskader opstellen voor intermodaal en gecombineerd vervoer, inclusief bestaande belastingvoordelen en nieuwe maatregelen. Daarbij is ook opgenomen dat wegvoertuigen gebruikt in gecombineerd vervoer zijn vrijgesteld van rijverboden tijdens weekends, nachten en feestdagen en dat terminals informatie over hun diensten en faciliteiten kosteloos online beschikbaar moeten stellen.

---

<sup>11</sup> BNC-Fiche: Wijziging richtlijn intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer). Kamerstukken II, 2023–2024, 22 112, nr. 3892.

Over het algemeen worden de voorgestelde wijzigingen van de richtlijn beoordeeld als positief, maar wel met een aantal kritische kanttekeningen die tijdens de onderhandelingen naar voren worden gebracht. Op een aantal punten zoekt het kabinet, conform het BNC-fiche, naar verhelderingen.

Ten eerste is het kabinet voorstander van een verduidelijking van de definitie voor gecombineerd vervoer. Volgens de nieuwe definitie is er sprake van intermodaal vervoer wanneer goederenvervoer met tenminste twee modaliteiten plaatsvindt, en waarbij er sprake is van een besparing van 40% aan externe kosten ten opzichte van vervoer dat uitsluitend over de weg plaatsvindt. Deze definitie biedt niet de benodigde verduidelijking, omdat deze lastig is te handhaven. Een besparing is in de praktijk niet/lastig te controleren voor een weginspecteur omdat het langs de weg niet goed mogelijk vast te stellen is welk type wegtransport het betreft. Ook voor ondernemers is deze definitie lastig werkbaar, aangezien er een kostenbesparing van 40% over het hele traject aangetoond moet worden. Het kabinet zet dan ook in op een simpelere, juridisch houdbare en beter handhaafbare definitie tijdens de onderhandelingen.

Het koppelen van de wijziging van deze richtlijn aan de eFTI-verordening houdt in dat de markt extra data moet kunnen verwerken en extra IT-functionaliteiten in de eFTI-platformen moet inbouwen. Ook zijn er gevolgen voor de bevoegde autoriteiten, omdat zij in staat moeten zijn deze gegevens (met daartoe geschikte digitale apparatuur) in te zien. Het kabinet zet in op een verduidelijking hieromtrent en een verduidelijking over hoe omgegaan zal worden met marktpartijen die hun data nog niet elektronisch beschikbaar stellen via eFTI-platformen (aangezien het voor de markt geen verplichting is om eFTI-(vracht-) data elektronisch beschikbaar te stellen). Het kabinet zet er op in dat de impact hiervan en daarmee ook de (on)wenselijkheid van een directe koppeling van de wijziging van deze richtlijn aan de eFTI-verordening duidelijker zal worden. Tot slot is de inzet erop gericht dat de wijzigingen van deze richtlijn er niet voor zorgen dat de huidige eFTI-planning verder vertraagd wordt.

Met betrekking tot de nationale beleidskaders is de inzet van het kabinet dit zo veel als mogelijk te koppelen aan het huidige nationale multimodale goederenvervoerbeleid dat reeds uitgevoerd wordt. Daarnaast staat er in het voorstel met betrekking tot deze nationale beleidskaders een aantal verwijzingen die effect kunnen hebben op het nationaal beleid. Het kabinet zal deze tijdens de onderhandelingen voor het voetlicht brengen. De betreffende shift in het nationale beleid van aanleg van infrastructuur naar instandhouding, de gevolgen voor stikstofuitstoot, krapte met betrekking tot (maak)capaciteit bij Rijkswaterstaat en marktpartijen en het klimaat adaptief inrichten van de vaarwegen zijn daar onderdelen van. Het kabinet is van mening dat deze keuzes nationaal, en aangepast op nationale problematiek moeten gemaakt kunnen worden. Daarom wordt ingezet op behoud van voldoende ruimte om nationale keuzes mogelijk te maken.

Het Commissievoorstel bevat een uitzondering op tijdgebonden rijverboden voor gecombineerd vervoer, zoals rijverboden in het weekend of met feestdagen. Het kabinet is positief over de vrijstelling van rijverboden. Op deze manier kunnen vrachtwagens die het eerste of laatste korte deel van de reis uitvoeren, de terminals bereiken op het moment dat dat nodig is afhankelijk van aankomst- of vertrektijden van een trein of schip. Daarnaast zijn feestdagen van buurlanden van invloed op de Nederlandse



wegen. Het leidt tot files en parkeerproblematiek bij de grensovergangen als vrachtauto's op zon- en feestdagen de grens niet over kunnen rijden. De introductie van een vrijstelling van rijverboden voor intermodaal vervoer kan deze problematiek wat verzachten.

Ten aanzien van terminals waar de uitwisseling van ladingeenheden in een intermodale vervoersrelatie plaats kan vinden, is het kabinet van mening dat nog onvoldoende duidelijk is in hoeverre de gewijzigde richtlijn voldoende waarborgen biedt.

#### Indicatie krachtenveld

Sinds januari jl. wordt de wijziging van deze richtlijn uitvoerig besproken in raads werkgroepverband. Het is op dit moment dan nog niet duidelijk of het Voorzitterschap voor de Transportraad van 18 juni a.s. een algemene oriëntatie beoogt, of dat er een voortgangsrapportage zal worden besproken. Het Voorzitterschap heeft in de meest recente compromisstekst op een onderdeel een stap gezet richting de blokkerende minderheid van lidstaten (waarvan Nederland onderdeel is). Deze blokkerende minderheid van lidstaten heeft het voorstel ingediend om de discussie te starten vanuit de eerder in de Raad overeengekomen algemene oriëntatie van 2018 (de Commissie heeft destijds vlak voor de trilogie het voorstel ingetrokken). De lidstaten kennen nuance verschillen in hun inzet wat betreft het vervolg na 2018, maar de situatie als uitgangspunt geeft een gedragen mogelijkheid voor de start van de discussie. Uitgangspunt is tot een definitie te komen die simpel, handhaafbaar, juridisch houdbaar en uitvoerbaar is.

Er is een aantal hoofdpunten waar op dit moment geen gekwalificeerde meerderheid op is:

Met betrekking tot de definitie heeft het Voorzitterschap inmiddels een stap gezet richting de blokkerende minderheid van lidstaten (waaronder Nederland) door de verplichte 40 procent externe kostenbesparing uit de definitie te halen. Hiervoor in de plaats is een procentuele weging gekomen voor het niet-weg gedeelte, namelijk minimaal 50%. Dit percentage is op dit moment echter nog indicatief en zou in theorie ook nog anders uit kunnen vallen afhankelijk van het verloop van de onderhandelingen. Een punt van aandacht blijft hierbij de op dit moment relatieve berekening ten opzichte van de afstand berekening, die nadelig uit zou kunnen vallen voor landen als Nederland en in praktijk zou kunnen betekenen dat de «lasten» van internationaal intermodaal vervoer in één lidstaat zouden kunnen vallen als daar het gehele weggedeelte van dat internationale intermodale vervoer uitgevoerd wordt<sup>12</sup>. Hier wordt met de blokkerende minderheid verder op ingezet met als wens een afstandscriterium van 150 km weggedeelte voor het internationale intermodale vervoer.

Met betrekking tot eFTI is er, samen met de groep blokkerende lidstaten, een lijn ingezet dat dit niet de enige mogelijkheid zou moeten zijn om gebruik te kunnen maken van de voordelen die deze richtlijn zou moeten bieden, gezien de drempel die dit veroorzaakt. Wel is het kabinet van mening dat het gebruik van eFTI gestimuleerd kan worden, maar wel nadat de eFTI verordening geïmplementeerd is en vastgesteld is dat dit goed werkt. Het idee is een eventuele noodrem of revisieclausule inbouwen in de tekst van de richtlijn die bij niet goed werken van eFTI een

---

<sup>12</sup> Bijvoorbeeld internationaal intermodaal vervoer van 2.000 km, 50% max. wegvervoer is nog steeds 1.000 km per truck en dit zou volledig in één of enkele lidstaten uitgevoerd kunnen worden.

andere optie voor gebruik van deze richtlijn biedt. Meerdere lidstaten, ook buiten de blokkerende minderheid, hebben een vergelijkbare inzet. Daarnaast zijn er meerdere lidstaten, waaronder ook Nederland, die aangeven dat de hoeveelheid data die bedrijven aan moeten leveren om gebruik te kunnen maken van deze richtlijn, niet te veel mag zijn. En dat het al dan wel of niet gebruik kunnen maken van deze richtlijn voor bedrijven (maar ook zeker voor handhavers) simpel en snel inzichtelijk zou moeten zijn. Tot nu toe zijn daar door de commissie/het Voorzitterschap nog geen tegemoetkomende stappen gezet.

Met betrekking tot de nationale beleidskaders is inmiddels ook een stap gezet door het Voorzitterschap. Insteek is nu dat deze (1) drie jaar na inwerkingtreding gepubliceerd moet worden en (2) alleen een overzicht van maatregelen moet bevatten. De evaluatie van het effect van deze maatregelen ten aanzien van de streefdoelen (niet verplicht) is geen onderdeel meer van het beleidsplan, maar dient wel uitgevoerd te worden en aan de Commissie te worden gerapporteerd na 5 jaar. In de teksten wordt echter nog niet ingegaan op de wijze waarop vrijheid voor nationaal beleid rond aanleg van infrastructuur naar instandhouding, de gevolgen voor stikstofuitstoot, krapte met betrekking tot (maak)capaciteit bij Rijkswaterstaat en marktpartijen en het klimaat adaptief inrichten van de vaarwegen hierbij geborgd wordt.

## **Herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie**

### Inhoud

Op 29 november jl. heeft de Commissie het herzieningsvoorstel over passagiersrechten<sup>13</sup> in de Unie gepubliceerd. Het voorstel verbetert regels<sup>14</sup> over informatievoorziening, bescherming in het geval van reisverstoringen, handhaving en klachtenbehandeling voor reizen. Het voorstel houdt in dat tekortkomingen in de tenuitvoerlegging en handhaving van passagiersrechten worden verminderd en dat rechten ten volle kunnen worden uitgeoefend<sup>15</sup>. Met het voorstel wil de Commissie bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van collectieve vervoerswijzen en daarmee ook de Green Deal verder ten uitvoer te leggen. De verwachting is dat er een voortgangsverslag over dit voorstel gepresenteerd zal worden op de Transportraad.

### Inzet Nederland

Het kabinet zet zich in voor een hoog niveau van consumentenbescherming, zoals artikel 38 van het Handvest van de grondrechten van de EU ook voorschrijft.<sup>16</sup> Het kabinet acht het hernieuwen van passagiersrechten op EU-niveau wenselijk, omdat dit de harmonisatie verbetert in de Unie. Hierbij is het wel van belang dat de regels duidelijk, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Het kabinet kijkt daarom in de onderhandelingen in het bijzonder naar de reikwijdte van de artikelen en de uitvoerbaarheid van het voorstel. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is hierbij betrokken om o.a. de uitvoerbaarheid te borgen. Zodra het voorstel wordt geïmplementeerd op nationaal niveau zal de ILT een HUF-toets doen, waarbij de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid

<sup>13</sup> COM(753)2023, hier is op 26 januari 2024 een BNC fiche over verzonden aan uw Kamer [Kamerstuk 22 112, nr. 3870].

<sup>14</sup> Meerdere verordeningen worden herzien: (EG) nr. 261/2004, (EG) nr. 1107/2006 (rechten van passagiers met beperkte mobiliteit, (EU) nr. 1177/2010 (zeevaart), (EU) nr. 181/2011 (bus) en (EU) 2021/782 (spoor).

<sup>15</sup> BNC-Fiche: Herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie. Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3870.

<sup>16</sup> OJ C 326, 26.10.2012, p. 391–407, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/char\\_2012/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj).

wordt getoetst. Het kabinet heeft tijdens de onderhandelingen vragen gesteld om het voorstel te verduidelijken, onder andere op de reikwijdte van het voorstel. Zo zijn er vragen gesteld over de reikwijdte van definities over hulphonden en andere vormen van assistentie en is er gevraagd wat de voorgestelde wijzigingen in de praktijk betekenen voor de handhaving.

### Krachtenveld

Veel lidstaten staan net als Nederland over het algemeen positief tegenover het voorstel, maar er zijn wel voorbehouden voor hoe de handhaving eruit moet zien en wat de reikwijdte van bepaalde artikelen zal zijn.

## **Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen**

### Inhoud

Naar verwachting zal het Voorzitterschap een voortgangsrapportage presenteren over de voortgang op de Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen. Op 29 november jl. heeft de Commissie het voorstel over passagiersrechten in de context van multimodale reizen<sup>17</sup> gepubliceerd.<sup>18</sup> Het voorstel introduceert regels over het voorkomen van discriminatie, informatievoorziening, bescherming in geval van reisverstoringen, handhaving en klachtenbehandeling voor multimodale reizen. Met het voorstel wil de Commissie ervoor zorgen dat passagiers die multimodale reizen niet meer afhankelijk zijn van de voorwaarden van specifieke vervoersovereenkomsten. De Commissie stelt dat het verbeteren van passagiersrechten in de context van multimodale reizen een belangrijk element is voor de verduurzaming van reizen op lange afstanden: ingeval van goede bescherming (met name in geval van reisonderbrekingen) kunnen passagiers die lange afstanden willen afleggen dit doen door verschillende vormen van vervoer te combineren, waardoor voor elk deel van de reis de meest efficiënte en duurzame vervoerswijze kan worden gebruikt. Dit sluit aan bij de *Green Deal* en één van de ambities van het visie-document *Strategie voor Slimme & Duurzame Mobiliteit*, die de Commissie in 2020 heeft aangenomen.<sup>19</sup>

Inmiddels is het voorstel meerdere keren besproken in Raadswerkgroepen in Brussel. Naar aanleiding van opmerkingen van meerdere Lidstaten (met name ten aanzien van de reikwijdte van het voorstel) heeft het Voorzitterschap aanpassingen doorgevoerd in het voorstel om één en ander te verduidelijken.

### Inzet Nederland

Het kabinet zet zich in voor een hoog niveau van consumentenbescherming. Het kabinet acht het regelen van passagiersrechten in de context van multimodale reizen op EU-niveau wenselijk, omdat dit uniforme regels creëert binnen de EU. Hierbij is het wel van belang dat de regels duidelijk, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Het kabinet kijkt daarom in de onderhandelingen in het bijzonder naar de reikwijdte van de

<sup>17</sup> Multimodale reizen worden in het voorstel gedefinieerd als reizen waarbij passagiers ten minste twee vormen van openbaar vervoer combineren om een eindbestemming te bereiken, zoals een vlucht met een treindienst of een treindienst met een busdienst.

<sup>18</sup> COM(752)2023, hier is op 26 januari 2024 een BNC fiche over verzonden aan uw Kamer [Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3869].

<sup>19</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.7Verordening (EU).

artikelen en de uitvoerbaarheid van het voorstel. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is hierbij betrokken o.a. om de uitvoerbaarheid te borgen. Zodra het voorstel wordt geïmplementeerd op nationaal niveau zal de ILT een HUF-toets doen, waarbij de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid wordt getoetst. Bovendien zijn multimodale reisproducten opkomend en is het belangrijk dat voldoende stimulansen geboden worden voor vervoerders om multimodale reisproducten te ontwikkelen en aan te bieden. Het kabinet heeft tijdens de onderhandelingen vragen gesteld om het voorstel te verduidelijken, onder andere wat betreft de reikwijdte van het voorstel. Zo is er gepleit voor een duidelijkere, minder ruime definitie van multimodale passagiersknooppunten. Ook heeft Nederland vragen gesteld over de regels die zien op wie aansprakelijk is in het geval van vertragingen of annuleringen van multimodale reizen. Het kabinet zal zich hiervoor blijven inzetten.

#### Indicatie krachtenveld

Meerdere Lidstaten zijn, net als Nederland, kritisch op de reikwijdte, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorstel. Meerdere lidstaten pleiten voor een sterk restrictief toepassingsgebied van het voorstel om de wetgeving eenvoudig te houden.

### **Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen**

#### Inhoud

Verwacht wordt dat de Raad zal spreken over de herziening van de Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen (hierna: Richtlijn maten en gewichten)<sup>20</sup>, die is verschenen op 11 juli jl. als onderdeel van het Vergroening van vervoer-pakket. Het voorstel kent drie doelstellingen: (1) het wegnemen van belemmeringen voor de introductie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, ruimte bieden voor alternatieve aandrijvingen en het stimuleren van intermodaal transport; (2) het harmoniseren van regels voor maximale gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen in grensoverschrijdende situaties; en (3) de handhaving van grensoverschrijdende regelgeving voor internationaal wegvervoer verbeteren.

Het is op dit moment lastig een verwachting uit te spreken over een mogelijk akkoord tijdens de Transportraad van 18 juni, gezien de herziening van de richtlijn onlangs pas weer is opgepakt onder het Belgisch Voorzitterschap. De maximale toegestane aslasten waarover eerder een compromis was bereikt, is weer onderwerp van discussie. Het Voorzitterschap komt met varianten over het totaalgewicht, afhankelijk van het totaal aantal assen, om toch tot een bevordering van nul emissie voertuigen (*zero-emissions vehicles*, hierna: ZEV's) te komen. Een nieuw compromisvoorstel is in de maak.

#### Inzet Nederland

In de Geannoteerde Agenda<sup>21</sup> en het verslag<sup>22</sup> van de Transportraad van 4 december jl. is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van de onderhandelingen t.a.v. dit voorstel. Het kabinet is positief over het voorstel en de mogelijkheden die het biedt voor verduurzaming en

<sup>20</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: Kamerstukken II 2023–2024, 22 112 nr. 3783.

<sup>21</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1046.

<sup>22</sup> Kamerstukken II 2023–2024, 21 501-33, nr. 1052.

harmonisatie van zwaar wegtransport. Het kabinet heeft echter ook een aantal punten van kritiek, waaronder de handhaafbaarheid en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van bijvoorbeeld het voorstel extra lengte toe te staan voor zero-emissie vrachtwagens. Ook ziet het kabinet graag meer inzet op o.a. de harmonisatie van de regels voor zwaar wegtransport in de EU. Het kabinet zet daarnaast in op vergroening van zwaar wegtransport binnen de huidige vormgeving van de weginfrastructuur en is daarmee kritisch op een eerder voorstel de maximaal toegestane totaalgewichten en aslasten te verhogen. Dit zou grote gevolgen hebben voor onze huidige weginfrastructuur, onder meer vanwege de huidige weginfrastructuur die is ingericht om maximaal 11,5 ton aslasten te dragen. Als dit maximum wordt overschreden, wordt schade aan de weginfrastructuur voorzien.

#### Indicatie krachtenveld

Tijdens de Transportraad van 4 december jl. heeft het Spaanse Voorzitterschap in haar voortgangsrapportage aangegeven een deelakkoord te hebben bereikt met de lidstaten op een aantal punten, te weten: de maximaal toegestane gewichten en aslasten en behoud van de huidige maximaal toegestane hoogte. Ondanks dit deelakkoord staan de maximaal toegestane gewichten, aslasten en hoogte momenteel opnieuw ter discussie door het laatste voorstel van het Belgisch Voorzitterschap.

De Commissie ziet graag een verhoging van de maximaal toegestane aslasten en gewichten. Daarnaast heeft de Commissie ook de voorkeur uitgesproken de maximale hoogte voor voertuigen in intermodaal transport te verhogen van 4,00 meter naar 4,30 meter.

Het Europees Parlement heeft op 12 maart jl. haar standpunt vastgesteld. Het Europees Parlement zet o.a. in op extra toegestane lengte voor een trekker/oplegger-combinatie. Daarnaast zet het Europees Parlement, net als de Commissie, in op het toestaan van hogere aslasten voor ZEVs om ruimte te bieden voor hogere maximale totaalgewichten. Ook staat het Europees Parlement positief tegenover een verhoging van de maximale hoogte voor zware bedrijfsvoertuigen naar 4,30 meter.

De meeste lidstaten houden echter vast aan het bereikte deelakkoord en hebben hun (grote) zorgen uitgesproken over een eventuele verhoging van de maximaal toegestane aslasten, gewichten en hoogte. De zorg zit in de gevolgen voor de schade aan het wegennet en de fors hogere kosten voor wegonderhoud. Daarnaast is ook het verkeersveiligheidsaspect (zwaardere voertuigen hebben grotere gevolgen bij ongevallen) benoemd t.a.v. deze verhogingen.

### **Richtlijn Wederzijdse erkenning rijontzeggingen**

#### Inhoud

De Raad zal naar verwachting spreken over de voortgangsrapportage wat betreft het voorstel over de richtlijn erkenning wederzijdse rijontzeggingen binnen het «Road Safety Package».<sup>23</sup> Dit dossier is onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie en Veiligheid. Het staat op de agenda omdat er ontwikkelingen zijn met betrekking tot het advies van de Juridische Dienst van de Raad van de EU over de rechtsgrondslag van het Commissie voorstel. Daarnaast is er recent (begin mei) een nieuw compromisvoorstel gepubliceerd en besproken in de Werkgroep LAND waarin het advies van de Juridische Dienst van de Raad is verwerkt.

<sup>23</sup> BNC-fiche: Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen. Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3650

Lidstaten vormen op dit moment hun mening over het nieuwe voorstel. Hongarije heeft als aankomend voorzitter van de Europese Raad in eerste instantie aangegeven waarschijnlijk open te staan om het voorstel verder op de pakken vanaf 1 juli a.s.

#### Inzet Nederland

Het kabinet ziet het versterken van de verkeersveiligheid als een prioriteit. Het Nederlands verkeersveiligheidsbeleid is er mede op gericht om verkeersonveilig gedrag te bestraffen en bij zeer gevaarlijk rijgedrag rijbewijsmaatregelen te nemen. Het kabinet ziet echter een aantal belangrijke juridische en praktische aandachtspunten die de uitvoerbaarheid van de voorgestelde richtlijn en daarmee het beoogde effect in geding kunnen brengen. Er zit bijvoorbeeld complexiteit in het omgaan met de verschillen tussen lidstaten bij het opleggen van rijontzeggingen voor de genoemde verkeersgedragingen. Met andere woorden, Nederland deelt de doelen die in het voorstel staan, echter de zorgen over de complexiteit zijn nog niet geheel weggenomen.

#### Indicatie krachtenveld

Door het Voorzitterschap is ervoor gekozen om het voorstel te agenderen, ondanks het feit dat er in de aanloop naar de Raad sprake was van het prioriteren van andere voorstellen binnen de LAND werkgroep, in verband met het aflopende Voorzitterschap van België. Op dit moment wordt het nieuwe compromisvoorstel geanalyseerd door de lidstaten. Als eerste reactie geven veel lidstaten aan dat de eerdere zorgen uit het initiële voorstel zijn weggenomen, maar er zijn in dit vroege stadium nog veel vragen over de uitvoering van de richtlijn. Dit zal in volgende raads werkgroepen besproken worden. Het kabinet staat deels positief tegenover het nieuwe compromisvoorstel, aangezien het achter het algehele doel van de richtlijn staat en het recente voorstel minder complex in de uitvoering zal zijn. Echter heeft het kabinet bijvoorbeeld nog wel zorgen over punten als het aanpassen van RESPER. Nederland lijkt zich op dit moment in een meerderheidspositie te bevinden.

### **Raadsconclusies t.a.v. Europese Rekenkamer's «speciaal verslag 04/2024: verwezenlijking van de EU-doelen voor verkeersveiligheid – tijd voor een hogere versnelling»**

#### Inhoud

De verwachting is dat het Voorzitterschap voornemens is om Raadsconclusies aan te nemen op het rapport van de Europese rekenkamer over EU verkeersveiligheidsdoelen tijdens de Raad<sup>24</sup>. De Europese Rekenkamer stelt onafhankelijk verslagen op en brengt onafhankelijke adviezen uit. Het rapport in kwestie betreft het Verkeersveiligheidsbeleid van de Europese Commissie. De algemene conclusie is dat er goede stappen zijn gezet door de Europese Commissie, maar dat er meer inzet nodig is om de Europese doelstelling te bereiken. Dit betreft een halvering van het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in de periode 2019–2030 en de doelstelling tot het bereiken van 0 doden en gewonden in 2050. Het kernelement van het beleid betreft het hanteren van het zogenaamde «SAFE SYSTEM». Het doel is om een vergevingsgezinder wegsysteem te ontwikkelen dat rekening houdt met de menselijke feilbaarheid en kwetsbaarheid. Bij een Safe-system benadering wordt het hele transport-systeem ontworpen om mensen te beschermen tegen dood en ernstig

<sup>24</sup> Special report 04/2024: Reaching EU road safety objectives | European Court of Auditors (europa.eu), [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_NL.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_NL.pdf)

letsel. De Safe-system benadering accepteert dat mensen fouten maken en kwetsbaar zijn. Daarom moeten alle onderdelen van het systeem veiliger worden – wegen en berm, snelheid, voertuigen en weggebruik – zodat als één onderdeel faalt, de andere onderdelen nog steeds in staat zijn om de betrokkenen te beschermen.

Specifieke aanbevelingen:

- Verbetering verslaglegging zwaargewonden en vaststellen van de prestatiedoelstellingen m.b.t. het voorkomen van verkeersongelukken.
- Meer aandacht naar de oorzaken van ongevallen en de invoering richtsnoeren die alle risicogebieden bestrijken.
- Betere prioritering en evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten die medegefinancierd zijn door de EU.

#### Inzet Nederland

Het kabinet kan zich in het algemeen goed vinden in de conclusies van de Europese Rekenkamer ten aanzien van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid. En verwelkomt specifiek de conclusie dat verdere integratie en afstemming tussen verschillende acties van de Commissie nodig zijn voor het aanpakken van verkeersveiligheidsuitdagingen die onder andere voortkomen uit de introductie van geautomatiseerd vervoer.

Het kabinet heeft een aantal opmerkingen gemaakt ten aanzien van de Raadsconclusies over het rapport. De opmerkingen gaan over het belang van goed onderhoud aan de wegen, het meer gebruik maken van ziekenhuis-ongevallendata om onderrapportage tegen te gaan, alsook in de Commissie initiatieven qua monitoring en rapportage door ERSO (Europees Verkeersveiligheid Observatorium), het noemen van hoog-risico gedrag in het verkeer bij de categorie beginnend bestuurders, aandacht voor het veilig en correct gebruik van *Advanced Drivers Assistance Systems* (ADAS) als voorwaarde voor het behalen van positieve effecten op de verkeersveiligheid, de nationale competentie voor het gebruik van *Automated Driving Systems* (ADS) voertuigen, en *tele-operated vehicles*<sup>25</sup>.

#### Krachtenveld Raad

De meeste lidstaten kunnen zich vinden in het gevoerde Europese verkeersveiligheidsbeleid. Het belangrijkste discussiepunt tijdens de besprekingen waren de te verzamelen monitoringsdata. Verschillende lidstaten hebben hier kritische opmerkingen over gemaakt. Niet alle data zijn voor alle lidstaten van belang en de introductie van nieuwe indicatoren zou leiden tot meer administratieve lasten. Ook de koppeling tussen politie-data en ziekenhuis-data ligt bij enkele lidstaten, waaronder Nederland, gevoelig vanwege de uitvoerbaarheid.

Voor de punten van het kabinet op het gebruik van ADS als nationale competentie was in ieder geval steun van een lidstaat, hetzelfde geldt voor het punt over hoog-risico gedrag.

#### **Diversenpunt – Presentatie van het vierde voortgangsrapport over het platform internationaal personenvervoer per spoor (IRP)**

Op verzoek van Nederland en Oostenrijk wordt een diversenpunt voorbereid over het vierde voortgangsrapport van het platform IRP over internationaal personenvervoer. Oostenrijk zal mede namens Nederland het vierde rapport presenteren. Het platform is in 2020 opgericht nadat

<sup>25</sup> Dit zijn voertuigen waarvan de besturing op afstand bediend of beïnvloed wordt.

27 landen (alle EU lidstaten met spoorwegen en daarnaast Zwitserland en Noorwegen) de ministersverklaring van juni 2020 onderschreven. In het platform werken de 27 landen samen met de sector en de EU instellingen.

Na het derde voortgangsrapport van juni 2023<sup>26</sup> zal in dit vierde voortgangsrapport extra aandacht zijn voor het monitoren van de feitelijke marktontwikkeling van internationaal spoorvervoer, bijvoorbeeld hoe ontwikkelt zich het aantal internationale treindiensten voor hogesnelheidsvervoer of nachttreinen. Daarnaast zal het voortgangsrapport ook ingaan op de onderwerpen die internationaal spoorvervoer kunnen bevorderen, zoals de voortgang bij internationale rail ticketing.

---

<sup>26</sup> Zie brief aan de Tweede Kamer 13 juni 2023, Kamerstuk 21 501-33, nr. 1021