



Aan Minister

# nota

BNC-Fiche wijzigingsvoorstel rivierinformatiediensten  
(RIS) richtlijn

## TER BESLISSING

### Datum

21 februari 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/69077

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Binnenvaart en  
Vaarwegen

### Beslistermijn

4 maart 2024

### Bijlage(n)

3

## Aanleiding

Op 26 januari 2024 publiceerde de Europese Commissie het voorstel voor het wijzigen van de richtlijn<sup>1</sup> voor geharmoniseerde rivierinformatiediensten (*River Information Services: RIS*) op de binnenwateren. Op 28 februari 2024 wordt het BNC-fiche over dit voorstel behandeld in het interdepartementale BNC-overleg. Met deze nota wordt het conceptfiche voorgelegd.

## Geadviseerd besluit

Ik adviseer u akkoord te gaan met de inhoud van bijgevoegd BNC-fiche.

## Kernpunten

### Achtergrond van de richtlijn

- De originele richtlijn is op 7 september 2005 aangenomen door het Europees Parlement en de Raad en heeft als doel het harmoniseren van rivierinformatiediensten op de binnenwateren in de Europese Unie.
- De richtlijn is nog niet eerder herzien.

### Wijzigingen aan de richtlijn

- Het wijzigingsvoorstel van de Commissie heeft als doel het verbeteren van de veiligheid en efficiëntie van de binnenvaartsector in de EU. Door het updaten en moderniseren van een aantal belangrijke bepalingen, beoogt de Commissie met het wijzigingsvoorstel het verkeersmanagement op EU rivieren en kanalen te verbeteren.
- Met het voorstel wordt de richtlijn op de volgende punten gewijzigd:
  - Om de belangrijkste tekortkomingen van het huidige RIS-systeem te monitoren, moeten de lidstaten een klachtensysteem opzetten en moet het *European Reference Data Management System* (ERDMS) frequenter worden gevoed met RIS data uit de lidstaten;
  - Het 'Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart' (CESNI) krijgt een rol in het vormen van standaarden voor de technische specificaties van RIS;
  - Er moet een nationaal verzamelpunt van informatie worden opgezet (het zogenaamde "RIS platform"), zodat data eenvoudig via dit platform kan worden uitgewisseld tussen de gebruikers van RIS-data (bijvoorbeeld havens en schippers);

<sup>1</sup> Oorspronkelijke richtlijn: 2005/44/EG

- Het melden van vrachtinformatie van gevaarlijke goederen moet voortaan via het electronic Freight Transport Information (eFTI) platform conform Verordening 2020/1056 (de eFTI-verordening). Deze verordening stelt eisen aan de data die schippers delen met de bevoegde autoriteit;
- De scope van de richtlijn wordt toegespitst op TEN-T.

**Datum**

21 februari 2024

**Onze referentie**

IENW/BSK-2024/69077

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Binnenvaart en  
Vaarwegen

**Aan**

Minister

**Bijlage(n)**

3

*Nederlandse beoordeling wijzigingsvoorstel*

- Het voorgestelde oordeel van het kabinet is deels positief, deels negatief.
- Een deel van de voorgestelde maatregelen is geschikt om het doel te bereiken. Zo wordt het opzetten van een klachtensysteem en het updaten van het *European Reference Data Management System* (ERDMS) positief beoordeeld, omdat de RIS hierbij gemonitord en aangepast kunnen worden.
- Ook kan NL voorstander zijn van de rol voor CESNI in het opstellen van technische standaarden voor RIS. CESNI bezit de vakinhoudelijke kennis hiervoor en biedt de gelegenheid aan alle EU lidstaten en Zwitserland om deze standaarden te ontwikkelen.
- Het oordeel is echter negatief over de definitie van het RIS platform en de verplichte melding van gevaarlijke goederen via het eFTI platform als geschikte maatregelen om de doelen van het voorstel te bereiken.
- Het is momenteel niet duidelijk hoe het toekomstige RIS platform ingericht wordt en hoe dit rijmt met bestaande platformen. Nederland is een van de weinige landen die de huidige RIS richtlijn volledig geïmplementeerd heeft. Samen met elf andere lidstaten 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, wat door het EU CEF programma gesubsidieerde project COMEX is opgeleverd. Het inrichten van een nieuw platform kan grote financiële consequenties hebben voor de landen die hun rivierinformatiediensten al verder ontwikkeld hebben. De voorlopers worden hier als het ware voor gestraft. Er worden onnodige kosten gecreëerd omdat de meeste doelstellingen van de Commissie al gerealiseerd zijn met EuRIS.
- Ook is het voorlopige oordeel om niet in te stemmen met de verplichting van het aanleveren van informatie voor gevaarlijke goederen via het eFTI platform, gezien beschikbaar stellen van elektronische data op basis van de eFTI voor de markt vrijwillig is en bovendien een andere grondslag (doelbinding) kent. Verplichtstelling zou onterecht vooruitlopen op de planning in de eFTI verordening. Daarnaast is eFTI niet zoals RIS ingericht op (verplicht) elektronisch melden van informatie aan vaarwegbeheerders, eFTI is ingericht op (vrijwillig) elektronisch beschikbaar stellen van vrachtinformatie aan toezichthouders ten behoeve van toezicht.

**Krachtenveld**

De verwachting is dat scheepseigenaren zich onder andere zorgen zullen maken over de privacy bij verplichtstelling van het delen van vervoersinformatie over gevaarlijke goederen via het eFTI platform. Verladers, bevrachters en rederijen zullen deze gegevens juist willen benutten om de transportketen te optimaliseren.

Uit een eerste informele bespreking met de lidstaten van CESNI op 15 februari 2024 blijkt dat meerdere lidstaten huiverig zijn om positief te reageren op het voorstel van de Commissie. De verwachting is dat een aantal lidstaten, net als Nederland, meer duidelijkheid zal vragen om de doelen van de richtlijn en verdere uitwerking van de technische oplossingen die hiervoor nodig zijn. Daarnaast is de verwachting dat een aantal lidstaten, net als Nederland, de relatie met de eFTI verordening zorgvuldig wil bezien.

## Toelichting

### *Financiële/juridische overwegingen*

Nederland is een van de weinige landen welke RIS volledig geïmplementeerd heeft en loopt hiermee daarom ook het grootste financiële risico bij het mogelijk verplicht ombouwen van verkeerssystemen en koppeling met eFTI. De meeste koplopende lidstaten die EuRIS gebruiken lopen vergelijkbare risico's. Nieuwe verkeerssystemen die niet voortbouwen op EuRIS zouden voor alle lidstaten een enorme financiële uitgave zijn. Voor de lidstaten, inclusief Nederland, die hierdoor hun systemen om moeten bouwen, kunnen deze kosten nog veel hoger zijn.

De voorgestelde implementatietermijn van een jaar is niet haalbaar. De procedures voor wijzigingen van wet- en regelgeving (bijvoorbeeld een uitbreiding van de technische standaarden aan rivierinformatiediensten) vergen meerdere jaren.

### *BNC Fiche planning*

26 februari wordt het Fiche aangeleverd bij de Beoordeling van Nieuwe Commissie voorstellen (BNC) en donderdag 29 februari aan de Coördinatie Commissie voor Europese Integratie- en Associatieproblemen (CoCo). Dinsdag 5 maart wordt het Fiche behandeld in de CoCo en 8 maart zal deze besproken worden in de Ministerraad.

### *Strategie*

De voorstellen van de Commissie worden gepresenteerd in de Raadswerkgroep op 26 februari 2024. Een verdere planning of welke prioriteit er aan deze richtlijn herziening gegeven wordt, is nog niet bekend.

## Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

## Bijlagen

Volgnr	Naam	Informatie
02	BNC Fiche RIS Richtlijn herziening	Voorstel kabinetsinzet ten aanzien van de herziening van de RIS richtlijn
03	RIS richtlijn herziening	Ter info - Voorstel Europese Commissie voor de herziening van de RIS richtlijn.
04	Executive summary RIS richtlijn herziening	Ter info - Samenvatting van de impact analyse van de Europese Commissie voor de herziening van de RIS richtlijn.

### Datum

21 februari 2024

### Onze referentie

IENW/BSK-2024/69077

### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Maritieme Zaken  
Afd. Binnenvaart en  
Vaarwegen

### Aan

Minister

### Bijlage(n)

3