

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21-23
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/98082

Bijlage(n)
1

Datum 13 april 2021
Betreft Verslag informele bijeenkomst (VTC) met EU-
transportministers d.d. 30 maart 2021 en
kwartaalrapportage lopende EU-dossiers

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het verslag aan van de informele bijeenkomst met EU-transportministers d.d. 30 maart jl. en, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de kwartaalrapportage lopende EU-dossiers, zoals deze aan de Tweede Kamer is verzonden.

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/98083

Bijlage(n)

1

Datum 13 april 2021
Betreft Verslag informele bijeenkomst (VTC) met EU-
transportministers d.d. 30 maart 2021 en
kwartaalrapportage lopende EU-dossiers

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het verslag aan van de virtuele informele bijeenkomst met EU-Transportministers d.d. 30 maart 2021. De bijeenkomst stond in het teken van de modaliteit *spoor*. In de bijlage van deze brief is evenals het rapport over de eerste bevindingen van het International Rail Passenger Platform opgenomen.

Tevens bied ik u, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de kwartaalrapportage aan met de stand van zaken van de lopende onderhandelingen in de Europese Unie (EU).

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

S. van Veldhoven – van der Meer

I. Verslag informele bijeenkomst EU-transportministers d.d. 30 maart 2021

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

Het Voorzitterschap stelde dat met de officiële lancering van het Europees Jaar van het Spoor op 29 maart een goede start is gemaakt om het internationaal spoorvervoer, zowel voor goederen als passagiers, te bevorderen. Zowel het Voorzitterschap als een behoorlijk aantal lidstaten verwees naar deze lancering en verwelkomde de eerste bevindingen van het International Rail Passenger Platform (opgenomen als bijlage in deze brief), waar Nederland op 29 maart een speech verzorgde¹. Een integraal rapport hierover zal voorafgaande de transportraad in juni aangeboden worden aan de Europese ministers. De spoorsector heeft op 30 maart 2021 een verklaring uitgebracht², waarin het de bevindingen van het International Rail Passenger Platform verwelkomt.

De discussie tijdens de informele bijeenkomst spitste zich met name toe op het belang van het spoorvervoer en de bijdrage hiervan aan het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen. Nederland onderstreepte hierbij de urgentie van de modal shift van weg naar spoor en gaf aan dat er nog veel werk verzet moet worden om deze shift te bewerkstelligen. Dit werd onderkend door de voorzitter van de transportcommissie van het Europees Parlement, de Eurocommissaris van Transport en lidstaten. De vertegenwoordiger van het Parlement en de lidstaten riepen de Commissie op de modal shift te versnellen en meer te investeren in de vergroening en het verhogen van de aantrekkelijkheid van de spoorsector. In het kader hiervan kon ook het Franse initiatief, waarin wordt gepleit voor het inzetten op ondersteuning van spoorgoederenoperators ten behoeve van de modal shift, op veel steun rekenen, waaronder van Nederland.

Tevens benadrukte Nederland het belang van digitalisering en het beter toegankelijk maken van het treinticketsysteem in het behalen van de Europese klimaatdoelstellingen. Nederland gaf hierbij aan dat het kopen van een treinticket voor langeafstandsreizen relatief gesproken nog vaak te lastig is. Deze boodschap weerklonk bij de lidstaten. In het verlengde hiervan gaf een aantal lidstaten aan om, in aanloop naar de Transportraad in juni 2021, een ministerieel overleg te organiseren om te praten over de wijze waarop de gelden uit het Europees herstelfonds ingezet kunnen worden om de groei van de spoorsector te bewerkstelligen. Voorts sprak Nederland, samen met een behoorlijk aantal lidstaten, steun uit voor het Duitse initiatief Trans Europe Express (TEE) 2.0 en riep de Commissie op in te zetten op een hoogwaardig internationaal netwerk van treinverbindingen in Europa (specifiek hoofdstadconnecties). Hierbij onderstreepte het Voorzitterschap dat er investeringen in hogesnelheids- en nachttreinen nodig zijn. In dit kader viel het ook op dat menige lidstaat sprak over het competitief maken van de spoorsector, waarbij niet enkel werd bedoeld op het liberaliseren van de spoorwegsector, maar met name het verwijderen van korte afstandsvluchten en het belasten van kerosine.

Het Voorzitterschap en de Commissie verwelkomden de input van de lidstaten en gaven aan dit mee te zullen nemen in de voorbereiding van de Raadsconclusies over het verbeteren van het internationaal spoorvervoer en het Actieplan Treinreizigers (resp. in het tweede en derde kwartaal van 2021).

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2021/03/29/meer-en-betere-europese-treinverbindingen-doel-van-european-year-of-rail>

² <https://www.cer.be/sites/default/files/publication/21-03-Sector%20Statement%20on%20International%20Rail%20Passenger%20Services.pdf>

II. Kwartaalrapportage maart 2021 lopende onderhandelingen over transport- en milieudossiers in EU-verband

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

Transportdossiers

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken*
Wijziging Eurovignet-richtlijn	(2017) 275 (2017) 276	De voorstellen zien toe op de regels voor wegbeprijzing voor zware bedrijfsvoertuigen vanaf 3,5 ton en herzien de regels voor het heffen van gebruiksrechten (vignetten) of tol (afstand gebaseerde heffing).	Formeel afgerond in COREPER op 18 december 2020. Het Portugees Voorzitterschap heeft de onderhandelingen met het Europees Parlement gestart op 21 januari 2021
Voorstel gebruik van gehuurde voertuigen voor goederenvervoer	(2017) 282	Aanpassing van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg. Voorgesteld wordt om de beperking van het gebruik van gehuurde voertuigen door eigen vervoerders te schrappen. Daarnaast om het gebruik van een voertuig dat is gehuurd in een andere lidstaat toe te staan voor ten minste vier maanden.	Besproken tijdens de Transportraad van juni 2019. In juni 2020 niet gelukt een akkoord te bereiken in COREPER. Portugees Voorzitterschap streeft naar akkoord in Transportraad juni 2021.
Rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (herschikking)	(2017) 548	Het voorstel is gericht op het versterken van de passagiersrechten d.m.v. het afschaffen van vrijstellingen en uitgebreider informatiebepalingen.	Onderhandelingen zijn afgerond. NL staat positief tegenover de uitkomst. Akkoord bereikt in eerste lezing. Definitieve tekst moet nog worden vastgesteld door het EP.
Wijziging verordening	(2017) 647	Het voorstel versterkt de bestaande verordening	Nog niet besproken in Raadskader.

markttoegang busvervoer		voor langeafstandsvervoer ter bevordering van het langeafstandsbusvervoer als concurrerende en duurzame mobiliteitsvorm.	
Verordening voor de realisatie van een financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, de Connecting Europe Facility (CEF)	(2018) 438	Commissievoorstel voor het meerjarig financieel kader waarin een bedrag van 42,265 miljard Euro is opgenomen voor de CEF-pijlers transport-civiel, energie, telecommunicatie en transport-militair. De budgetten worden gebruikt voor de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken.	<i>Common understanding</i> (EP-Raad-Commissie) bereikt. Voorlopig akkoord bereikt tijdens triloog op 11 maart 2021. Portugees voorzitterschap streeft naar akkoord voor zomer 2021.
Herziening passagiersrechten luchtvaart	(2013) 130	Voorstel voor verduidelijking en uniformering van de regels voor passagiersbescherming in de Europese luchtvaart.	Besproken onder Kroatisch voorzitterschap (1 ^e helft 2020) na vijf jaar stilstand. Door het Duits voorzitterschap (2 ^e helft 2020) vooruitgeschoven naar eerste helft 2021. Portugees Voorzitterschap heeft aangegeven dit dossier niet op te zullen pakken. Nog geen duidelijkheid of de Slovenen dat wel zullen doen.
Geamendeerd voorstel voor herziening gemeenschappelijk Europees luchtruim (SES 2+)	(2020) 577 (2020) 579	Herziening van voorstel COM (2013) 409. Het initiële voorstel dateert uit 2015. Doel is om het Europese luchtruim te stroomlijnen.	Inhoudelijke discussies onder Portugees Voorzitterschap. De Portugezen mikken op een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad in juni.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

Wijziging van Richtlijn (EU) 2017/2397 wat betreft de overgangsmatregelen voor de erkenning van certificaten (binnenvaart) van derde landen	(2021)71	Commissie pleit voor een wijziging van de richtlijn, omdat deze onvoldoende voorziet in een overgangsmatregel voor certificaten van derde landen, die nu door de lidstaten worden erkend. Met deze wijziging mogen lidstaten voor hun grondgebied documenten van derde landen blijven erkennen die vóór 18 januari 2023 zijn afgegeven op basis van nationale eisen, ook als deze afwijken van de richtlijn.	Voorstel in februari 2021 gepubliceerd. Bevindt zich nu in de eerste lezing.
---	----------	--	--

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

* Indien een voorstel besproken is in de Transportraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.

Milieudossiers

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

Titel	Document nummer COM	Korte beschrijving	Stand van zaken*
LIFE-verordening 2021-2027	(2018) 385	De Commissie doet met deze verordening een voorstel voor het (financiële) kader van het nieuwe LIFE-programma 2021-2027. Het LIFE-programma is het enige EU-fonds dat zich uitsluitend op milieu- en klimaatdoelstellingen richt.	De nieuwe LIFE-verordening is gepubliceerd in het Publicatieblad van de Unie.
Herziening monitoring, registratie en verificatie van broeikasgas emissies maritiem vervoer (MRV)	(2019) 38	Hiermee wordt verordening 2015/757 gewijzigd om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem van de IMO voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen.	Mandaat verleend door COREPER in oktober 2019, triloog nog niet gestart.
Verordening voor typegoedkeuring van voertuigen (Euro 5 en 6)	(2019) 208	N.a.v. de Hofuitspraak uit februari 2019 dient dit voorstel (om de conformiteitsfactoren voor het meten van voertuigemissies in werkelijke rijomstandigheden) opnieuw vastgesteld te worden, ditmaal via de gewone wetgevingsprocedure.	Mandaat verleend door COREPER in december 2019, nu in triloog. Dossier wordt opgepakt door het Portugees Voorzitterschap.
Herziening Aarhusverordening	(2020) 642	De Commissie heeft voorgesteld om verordening 1367/2006 te herzien, inzake de toepassing van het Verdrag van Aarhus. Dit verdrag betreft de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de	Op 17 december 2020 heeft de Milieuraad een algemene oriëntatie bereikt. Onderhandelingen met het EP zijn nog niet begonnen.

		communautaire instellingen en organen.	
Besluit 8 ^e milieuactie-programma		Hiermee wordt het 8e milieuactieprogramma voor de komende 10 jaar vastgesteld, welke zal ingaan in 2021 en de basis zal zijn voor beleidsontwikkelingen op het gebied van milieu.	COREPER heeft op 17 maart 2021 mandaat verleend voor onderhandelingen met het EP. Het aangepaste programma stond op verzoek van de Europese Commissie als AOB-punt op de agenda van de informele VTC van 18 maart 2021.
EU Klimaatadaptatie-strategie	(2021) 82	Strategie is gericht op het versterken van het aanpassingsvermogen van de EU en het minimaliseren van de kwetsbaarheid voor de gevolgen van klimaatverandering.	Besproken tijdens informele VTC op 18 maart 2021. Tevens geagendeerd voor de informele Milieuraad op 23 april. Het Portugees Voorzitterschap streeft naar aanname conclusies tijdens de Milieuraad in juni 2021.
Batterijen-verordening	(2020) 798	Voorstel ziet toe op de realisatie van geharmoniseerde producteisen voor batterijen, het opzetten van een goed functionerende markt voor secundaire grondstoffen en de negatieve milieueffecten in de productie, gebruiks- en eindlevensfasen van batterijen reduceren.	Voorstel bevindt zich in de eerste lezing. Voorstel is besproken tijdens de informele VTC op 18 maart 2021.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

Duurzame chemicaliën-strategie		Voorstel ziet toe op het beter beschermen van mens en milieu tegen schadelijke chemicaliën. Tegelijkertijd wil de Europese Commissie innovatie stimuleren om veilige en duurzame chemicaliën te ontwikkelen. Het voorstel is onderdeel van de nulvervuilings-ambitie.	Raadsconclusies aangenomen op 15 maart 2021.
--------------------------------	--	---	--

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/98083

* Indien een voorstel besproken is in de Milieuraad, is in het betreffende verslag van de Raad een uitgebreidere beschrijving van de discussie opgenomen.

Report of the Platform on International Rail Passenger Transport (IRP)

29th of March 2021: at the occasion of the EU kick-off event Year of Rail,

Version 1.00

The European Year of Rail 2021 as well as the European Green Deal present the appropriate timing for in-depth consideration of the means for a broad revitalisation of the European rail passenger market. Within that the current initiative on the TEE 2.0 concept might be one of the significant frontrunners.

The European railway undertakings and infrastructure companies experienced significant economic losses in 2020 (e.g. the sector noted between 40% and 70%, and on international routes even over 95%, revenue losses) due to the effects of the COVID-19 crisis, where cross-border rail passengers transport was confronted with new barriers justified by the health crisis.

The call for a substantial role for railways in the EU Green Deal was underlined by the declaration of Ministers on international railway passenger transport from the 4th of June 2020. The declaration stressed the importance of a European agenda for international passenger rail services and working together between the countries concerned. This ambition of developing a European agenda on railway passenger transport is also highlighted by the Commission's Strategy on Sustainable & Smart Mobility as presented on 9th of December 2020.

The German Presidency of the Council of the EU presented the TransEuropeExpress (TEE) 2.0 concept at the Ministerial Conference on "Innovative Rail Transport – connecting, sustainable, digital" on the 21st of September 2020. This initiative has led to a Letter of Intent from March 2021 showing nearly 40 existing and possible new international rail passenger services. This Letter of Intent describes a network of TEE 2.0 connections, which signatories consider important. The efforts of the IRP address instruments that can be used to support this development, within the framework of applicable European legislation. Therefore, following the Declaration of Ministers on International Railway Passenger Transport from the 4th of June 2020, a platform of Ministry representatives was set up and cooperation with the sector was developed.

In the Sustainable & Smart Mobility Strategy, the Commission announced its intention to work towards creating enabling conditions for transport operators to offer travellers by 2030 carbon-neutral choices for scheduled collective travel below 500 km within the EU. The strategy contains a proposal on the revision of the energy taxation directive; The strategy also calls for support of <15> pilot international rail passenger services by 2030 and stresses the demand for new and innovative solutions; the strategy underlines the intention to propose legislation in 2022 to support the development of multimodal digital mobility services and also announces a revision of the technical specifications for rail interoperability in 2022 to integrate digitalisation and modernisation regarding rail rolling stock, rail infrastructure, command and signaling systems (ERTMS), and operating rules for train running. This revision will be incremental for cross-border rail traffic. In addition, it will deliver a more efficient management of infrastructure in times of saturation, and is expected to lead to cost reduction within a highly complex, national technical and safety rules-based European rail system.

The European Commission is evaluating the TEN-T regulation 1315/2016 and the regulation on rail freight corridor 913/2010. The European Commission also intends publishing in 2021 revised interpretative guidelines on the application of the land PSO-regulation which will include the issue of cross-border passenger rail services.

The UN ECE Inland Transport Committee approved on the 26th of February 2021 the establishment of a new Group of Experts tasked with drafting a new legal instrument on international rail passenger hubs, on the basis of its Terms of Reference as contained in ECE/TRANS/2021/6, Annex II.

The platform is working on four areas:

- A. Customer experience and digitalisation
- B. Network of international passenger services
- C. EU Green Deal: infrastructure bottlenecks and interoperability issues
- D. Regulatory framework

The platform is preparing an integrated report covering the above mentioned four areas. After finalisation of this integrated report, it will be sent to the Ministers and to express further support to development of a European agenda for international rail passenger services.

Sector representatives from railway undertakings, infrastructure managers, railway industry, passenger and consumer organisations, travel agents and third party ticket vendors have set up a sector mirror group to work with the platform¹. This group aims to develop common positions on a range of issues relating to the development of international rail passenger transport.

European bodies, such as Shift2Rail Joint Undertaking, participated to the activities to ensure the necessary link with future rail research and innovation to support concretely international passenger mobility and services. Railway undertakings and infrastructure managers are encouraged to work together in the framework of Shift2Rail and its successor programme to ensure the alignment of the research and innovation programme to the objectives defined above, including demonstration activities to accelerate the market deployment of innovative technical and operational solutions in the period 2021–2031.

There is a wide variety in the development of international railway passenger services and infrastructure networks in different parts of Europe depending on for example: customer demand, geography, population density, economic integration between cross-border regions, etc. The international rail passenger market share was 7% of the whole EU rail passenger market in 2018 and shows significant growth potential. Developing competitive international railway passenger services including those leading to a shift from air to rail may lead to considerable reduction in CO₂ emissions.

People choose their mode of transport based on five factors: availability, punctuality, quality, accessibility and price. Looking at the current offer of international train services we consider there is room for further development with regard to all these factors in order to achieve the international train's fullest potential.

Based on these considerations the four subgroups have already done a substantial amount of work and comprehensive discussion to develop a wide-ranging report on the different topics they were assigned. The final report will provide an important insight into these topics which are considered vital in the context of the further development of international rail passenger traffic.

The COVID-19 crises and the related travel restrictions have led to very substantial losses in international rail passenger numbers. Beyond the major damages created by the COVID-19 crisis, it also offers opportunities for the development of new railway services and innovative market concepts.

In this context the subgroups focus on the following topics. These reflect preliminary results of the platform, but do not preclude further discussions in the platform and subgroups.

¹ Reservation:

Switzerland, as a Non-EU Member, concluded a bilateral land transport agreement with the EU. PSO prescription and market opening regulations differ from the ones within the EU. Switzerland therefore states a general reservation regarding statements and recommendations concerning market opening and competitive tendering. In national and international rail passenger transport, Switzerland's focus is primarily set on the cooperation model.

Subgroup A

- The customer is to have access to simple, reliable and comprehensive online platforms where he/she can check timetables, prices, up-to-date and real-time information, make reservations and buy tickets for international rail transport services, including national (urban, regional and long-distance) and international rail services. Solutions might be necessary at the European, State or Railway Sector level. They involve legal, contractual as well as technical aspects (and possibly financial incentives) and should not exclude multimodal solutions.
- The implementation of the existing obligations for all railway undertakings as defined in Interoperability standards TSI TAP for extensive (real time) data exchange of service-related data is important for achieving the objectives and should look at the multi-modal dimension.
- The European Commission with the involvement of the railway sector and interested stakeholders should assess how the railway sector can provide feasible solutions for selling international tickets by third party vendors or MaaS service providers on fair, reasonable and non-discriminatory commercial principles. A timeline for the implementation should be agreed on. Data made available to third-party ticket vendors must be as complete as the data for the purpose of enabling ticket sales provided to, or made available via, the RU's own retail/distribution channels through agreements which are Fair, Reasonable and Non-Discriminatory (FRAND).
- The services for Persons with Reduced Mobility Assistance Booking Tool (PRM-ABT) should be enhanced by deeper cooperation.

Subgroup B

- The concept of a European regular interval timetable ("Europatakt") with more frequent connections based on lines to be combined in nodes in a non-discriminating manner makes rail travel more attractive to passengers and allows a more efficient process for capacity-planning. Based on demand analysis, all stakeholders – within their respective roles – should work together to identify attractive connections at slots to be offered, linking to national and regional services.
- TEE 2.0 connections should be developed and organised by interested railway undertakings, especially in terms of rolling stock availability.
- The discussion between European Commission, EU Member States and RailNetEurope (RNE) on an upgrade of the current European timetabling process, based on the Timetable Redesign (TTR, project of RNE), should take into account the needs and interests of national and international rail passenger and freight services in an open access market and should aim for an implementation for the timetable in 2025 as aimed for by RNE. The European legislator should be asked to foster this approach and welcome the development of an international non-discriminatory capacity strategy by the interested parties for rail passenger services between hubs based on / integrated with the national clock-face timetables.
- The concept TEE 2.0 should be further developed according to market demand by its supporters, amongst other things with the aim of achieving attractive travel times and good and reliable connections in comparison to European short-distance flights. Implementation of a concept such as TEE 2.0 requires removal of barriers for the setting up and operations of international services. The results should be published.
- The European Commission should present a proposal, as stated in the Sustainable & Smart Mobility Strategy, to establish at least 15 pilots of international rail passenger services, taking into account market development, technological innovations, existing concepts such as the TEE 2.0 and the basic principles of the Single European Railway Area. The European railway sector should be encouraged to develop and promote European High-Speed Rail / long distance services connecting European capitals and major cities according to market demand. The platform is preparing a recommendation for these pilot lines.

- Discuss within the platform the framework conditions for development of a sustainable and competitive European Night train network.

Subgroup C

- The European Commission should be invited to explore on a European level further possibilities for optimising the conditions for financial support for all actors if necessary to achieve the defined objectives, consistent with the Sustainable & Smart Mobility Strategy, New Consumer Agenda and for Research & Innovation(R&I).
- The European Commission and the Member States should continue to work on the development of appropriate infrastructure and on the Infrastructure bottleneck alleviation program, as coordinated by the TEN-T program for the core network corridors and the TEN-T comprehensive rail network.
- Railway undertakings need good infrastructure to be able to offer high-speed connections between capitals and major cities.
- The availability of the envisaged rail connectivity index will allow to assess the level of integration between urban hubs by international rail passenger transport at European level. This initiative is highly welcomed.
- The European railway sector and the aviation sector should foster a common European wide action plan, aiming specifically at a multimodal approach to make combined air-rail journeys easier to access for customers.
- The existing European interoperability issue logbook for rail freight may be extended with topics related to international rail passenger traffic.

Subgroup D

- The gradual harmonisation of regulatory and implementation practices among European regulatory bodies to favour regulatory convergence and certainty in the EU internal market should be encouraged.
- The European Commission and the Member States are encouraged to look into possibilities to further reduce economic barriers to develop new international rail passenger services including lowering access barriers to rolling stock.
- Establish a methodology to better align open access services into an existing national network based on an integrated clockwise timetable.
- Member states should increase cooperation and organisation on authority level and enhance regular contact with neighbouring counterparts ("national contact points").

The platform looks forward to the finalisation of the subgroup reports in due time to be included in the final report of the IRP to Ministers in June 2021.

The platform very much welcomes the statement published by the sector mirror group on the occasion of this event as an important contribution.

The platform also wants on this occasion to thank the European Commission for its good cooperation and support. The Chair hopes this good cooperation will continue, especially looking forward to the upcoming strategy and action plan of the European Commission referring to European Rail Passenger Transport.

Finally the platform looks forward to the conclusion of the report of the IRP and its subgroups, to be presented to the Ministers in June 2021.