

---

Vergaderjaar 2019–2020

---

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 792**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 december 2019

Hierbij bied ik u het verslag aan van de Transportraad van 2 december 2019.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

### Eurovignetrichtlijn

De Raad is er niet in geslaagd de beoogde algemene oriëntatie ten aanzien van de Eurovignetrichtlijn te bereiken. Tijdens de Raad bleek dat er een blokkerende minderheid was tegen het voorliggende compromisvoorstel.

Een meerderheid van de lidstaten kon zich vinden in de uitbreiding van de reikwijdte van de richtlijn, zodat in de toekomst voor alle voertuigen een kader voor wegbeprijzing zou gelden. Een aanzienlijk deel van de lidstaten benadrukt daarbij wel dat er voldoende flexibiliteit voor de lidstaten moet zijn zodat er rekening gehouden kan worden met de specifieke situatie in die landen. Dit had zijn weerslag gevonden in het compromisvoorstel, bijv. bij de keuzevrijheid van het instrument (vignet of een afstand gebaseerde heffing). Verder werd aandacht gevraagd voor bestaande concessies, bergachtige gebieden, zero-emissie voertuigen en specifieke infrastructuur.

In de huidige richtlijn wordt het tarief gedifferentieerd op grond van Euro-emissieklassen. In het voorliggende compromis was een op CO<sub>2</sub>-emissies gebaseerde tariefdifferentiatie opgenomen. De voorliggende tekst bevatte echter nog veel onduidelijkheden bij de uitwerking. Nederland vindt het bovenal belangrijk dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprijzing in te voeren een nationale bevoegdheid is en blijft. Hoewel Nederland kon instemmen met het beoogde doel, namelijk de tariefdifferentiatie op basis van CO<sub>2</sub>-emissies, heeft Nederland met een aantal andere lidstaten aangegeven dat het tijdens de Raad voorliggende compromisvoorstel te complex was en daarmee onevenredige administratieve en financiële consequenties zou hebben. Deze groep kon derhalve niet instemmen met de algemene oriëntatie.

Gegeven het krachtenveld en het feit dat er een blokkerende minderheid was in de Raad, concludeerde het Finse Voorzitterschap dat er verder gewerkt moet worden aan een oplossing. De EC zal zich op basis van deze uitkomst heroriënteren op het dossier.

### Passagiersrechten Spoorvervoer

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het voorstel tot herschikking van de verordening *Rail Passenger Rights*<sup>1</sup>. Met dit voorstel streeft de Commissie naar een evenwicht tussen het versterken van de passagiersrechten en het beperken van de lasten voor spoorwegondernemingen, onder meer door het versterken van de rechten van personen met een handicap of beperkte mobiliteit en door betere informatievoorziening voor reizigers bij het boeken van een reis.

De Raad was eensgezind over de wenselijkheid om passagiersrechten te versterken. Uiteindelijk is dit van groot belang om de aantrekkelijkheid van het spoor te vergroten. In de Raad werd voorts gewezen op het feit dat een verschuiving van het wegvervoer naar spoor ook belangrijk is om de gestelde klimaatdoelen te bereiken. In dit kader gaven verschillende lidstaten aan dat, naast het belang van het verbeteren van passagiersrechten, verdere optimalisatie van de infrastructuur nodig is.

Zoals gemeld in de geannoteerde agenda voor deze Transportraad, bleek het niet haalbaar om in het akkoord de mogelijkheid af te schaffen om

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2419.

bepaalde spoorvervoerdiensten gedeeltelijk vrij te stellen van de toepassing van de verordening. Hiermee blijft het voor lidstaten mogelijk om bepaalde diensten uit te zonderen – zoals het meenemen van fietsen aan boord van treinen, vergoeding en assistentie bij vertraging en het informeren van passagiers over hun rechten.

Met de bereikte algemene oriëntatie sprak de Commissie de hoop uit snel de trilog met het Europees parlement (EP) te kunnen starten.

### **Stroomlijnen TEN-T**

De Raad bereikte een algemene oriëntatie over het voorstel tot het stroomlijnen van vergunningprocedures op het TEN-T netwerk<sup>2</sup>.

Het door de Raad bereikte compromis stelt, via een richtlijn, een kader vast voor snellere uitvoering van projecten op het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). De eerder gestelde termijn van drie jaar is verschoven naar vier jaar. Overschrijding van deze termijn heeft geen juridische gevolgen, maar dient door het bevoegd gezag wel verantwoord te worden. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden om met verschillende besluitvormingsmomenten te werken, conform Nederlandse werkwijze. Tevens is er niet meer sprake van één centraal bevoegd gezag voor alle mogelijke projecten op het TEN-T netwerk, maar kan per project worden gezien wie als coördinerend gezag optreedt.

Tijdens de Raad gaven verschillende lidstaten aan het te waarderen dat in het voorliggende compromisvoorstel voldoende flexibiliteit is opgenomen voor de lidstaten. Uiteindelijk zal deze flexibiliteit het doel, de versnelling van de realisatie van het TEN-T netwerk, ten goede komen, gegeven de grote verschillen in de nationale praktijk waardoor rigide regels averechts zouden werken. De EC gaf aan het compromis flink uitgekleed te vinden ten opzichte van het originele voorstel, maar sprak desalniettemin de hoop uit snel de trilog met het EP te kunnen starten.

### **Digitalisering**

De ministers spraken over digitalisering van transport op basis van een document van het Finse voorzitterschap. In het document werd gesteld dat er een onevenwichtige voortgang is in het digitaliseringsdossier, deels omdat de verschillende transportmodaliteiten eigen oplossingen – waaronder standaarden – kennen.

De Raad herkende zich in deze stelling. Hierdoor komt een gestroomlijnde multimodale benadering niet tot stand. Verschillende lidstaten gaven daarbij aan dat het belangrijk is dat die knelpunten in EU-context worden opgeheven. Daarbij verschilden de lidstaten van mening over hoe dit bereikt kan worden. Diverse lidstaten gaven bijvoorbeeld aan dat de EU moet werken aan het *Mobility as a Service* (MaaS) concept, bijvoorbeeld door het ontwikkelen van apps. Andere lidstaten gaven aan dat de EU zich vooral moet richten op het stellen van kaders voor digitalisering om uiteindelijke fragmentatie binnen de EU te voorkomen.

Nederland pleitte specifiek voor het principe van *digital-by-default*, waarbij het uitgangspunt moet zijn dat data delen tussen alle gebruikers en modaliteiten mogelijk zou moeten zijn. Diensten komen immers pas echt tot stand als data geharmoniseerd tussen alle partijen en modaliteiten kunnen worden gewisseld. Daarnaast gaf Nederland, ondersteund door verschillende andere lidstaten, aan dat digitalisering nieuwe

<sup>2</sup> Zie ook het BNC-fiche van 13 juli jl., Kamerstuk 22 122, nr. 2650.

positieve diensten op kan leveren en digitalisering eveneens een gunstige impact op de vermindering van de klimaatimpact van de transportsector kan hebben.

### **Toekomst Single European Sky**

De Raad sprak over de toekomst van de *Single European Sky* (SES). Het SES-wetgevingsdossier ligt stil sinds eind 2014, vanwege de controverse rond de soevereiniteit van het luchtruim van Gibraltar. De Transportraad heeft destijds in december 2014 een partiële algemene oriëntatie vastgesteld over het SES2+ wetgevingspakket. De bespreking in de Raad gaf de lidstaten de kans te reflecteren hoe om te gaan met de SES en SES2+.

Lidstaten zijn het eens dat er spoedig actie ondernomen moet worden gezien de voordelen die bereikt kunnen worden, qua capaciteit en duurzaamheid. Echter, de lidstaten verschillen van mening hoe de voortgang op dit dossier eruit moet zien. De competentieverdeling tussen de EU en lidstaten en daarmee soevereiniteit van het luchtruim speelt daarbij een belangrijke rol. Het overgrote deel van de lidstaten geeft aan dat het zonder meer oppakken van SES2+ niet de oplossing is en geen recht zou doen aan alle ontwikkelingen sinds 2014 (bijvoorbeeld door de opkomst van drones en digitalisering). Deze lidstaten zijn van mening dat eerst een grondige effectbeoordeling uitgevoerd moet worden om te bepalen in hoeverre SES2+ bijgewerkt moet worden, en of daar een geheel nieuw voorstel voor nodig zou zijn.

Nederland, evenals verschillende andere lidstaten, heeft voorts naar voren gebracht dat veel verbeteringen in het luchtruim, bijvoorbeeld herinrichting en nieuwe technologie, kunnen worden geïmplementeerd zonder nieuwe wetgeving. Wanneer er wel wetgeving nodig zou zijn, zou in ieder geval voldoende tijd moeten zijn voor een zorgvuldige voorbereiding.

### Diversen

#### **Binnenvaart**

Nederland vroeg tijdens de Raad aandacht voor de binnenvaart en voor de toekomst van het bestaande kleine binnenschip in relatie tot de technische eisen die worden gesteld aan binnenschepen, cf. de toezegging in het algemeen overleg Maritieme Zaken van 28 november jl. Nederland pleitte ervoor rekening te houden met de kleine binnenvaart, bijv. door een werkbare hardheidsclausule, bij het doorvoeren van technische vereisten. Nederland wil niet dat de kleine binnenvaart onevenredige gevolgen ondervindt van de eisen en dat deze schepen in hun voortbestaan bedreigd worden.

De Europees Commissaris gaf aan sympathie te hebben voor het Nederlandse voorstel, maar dat dit voornamelijk in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) besproken moet worden. Daarnaast is behoud van een gelijk speelveld cruciaal, evenals verduurzaming van de binnenvaart, aldus de Commissaris.

#### **Global Ministerial Conference on Road Safety**

Zweden nodigde de aanwezige ministers uit voor de *Global Ministerial Conference on Road Safety* op 19 en 20 februari 2020 in Stockholm. Hierbij gaf Zweden aan verkeersveiligheid eveneens aan duurzaamheidsaspecten te willen linken.

De Europees Commissaris gaf voorts aan dat veiligheid op de weg een van haar prioriteiten zal zijn, in lijn met de *Sustainable Development Goals* (SDG 3.6).

### **Recente ontwikkelingen overige wetgevingsvoorstellen**

Het Finse voorzitterschap en de EC lichtten de voortgang toe op het voorstel ter afschaffen van de zomer/wintertijd. Het voorstel is sinds de Transportraad van juni jl. niet meer besproken. Binnenkort zal er op ambtelijk niveau verder gesproken worden over het proces m.b.t. het voorstel.

### **Werkprogramma Kroatië**

Kroatië ging kort in op de onderwerpen die het onder zijn voorzitterschap zal oppakken. In het eerste voorzitterschap van het land sinds toetreding zal Kroatië zich richten op een EU die verbindt, beschermt en een EU met invloed in de veranderende wereld. Op het gebied van transport zal Kroatië aandacht hebben voor alle modaliteiten.

Kroatië zal zich richten op de trilogie inzake passagiersrechten spoor, stroomlijnen TEN-T, de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF), het eerste Mobiliteitspakket en gecombineerd vervoer. In het maritieme domein zal het Kroatisch voorzitterschap zich richten op de uitvoering van de IMO-strategie voor het verminderen van broeikasgassen en de sociale dimensie en de rol van vrouwen in de sector. Op het gebied van de luchtvaart zal Kroatië zich richten op de Single European Sky, akkoorden met derde landen en passagiersrechten.