21501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1260 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2026

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20-21 september in Dublin, Ierland.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

Verslag informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20-21 september in Dublin, Ierland

Tijdens de informele bijeenkomst vonden er twee sessies plaats. De eerste sessie was gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid aan de hand van technologische ontwikkelingen (waaronder autonoom vervoer). De tweede sessie ging over de energieschok. Er stond geen besluitvorming op de agenda.

Sessie 1: technologische ontwikkelingen inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid

Zowel het Ierse Voorzitterschap als de Europese Commissie (hierna: Commissie) benadrukte de urgentie om de verkeersveiligheid in de EU te verbeteren. Ieder jaar sterven er in de EU 20.000 mensen in het verkeer. De doelstelling is om zowel het aantal verkeersdoden als het aantal zwaargewonden op Europese wegen terug te brengen naar nul: de *Vision Zero* van de Commissie, met een tussentijdse halvering in 2030. Zowel het Voorzitterschap als de Commissie benoemde dat er naar de samenwerking en interoperabiliteit van het gehele systeem gekeken moet worden (voertuigen, infrastructuur, beleid, handhaving etc.) om vooruitgang te boeken in de verkeersveiligheid. Nederland is blij dat het Voorzitterschap en de Commissie dit belangrijke onderwerp onder de aandacht brachten. Wat betreft nieuwe technologische ontwikkelingen om verkeersveiligheid te bevorderen was deze discussie voornamelijk gericht op intelligente transportsystemen[1] (ITS), coöperatieve intelligente transportsystemen[2] (C-ITS) en geautomatiseerd vervoer. In algemene zin waren de lidstaten, waaronder Nederland, voorstander van verdere harmonisatie en coördinatie met betrekking tot verkeersveiligheid en geautomatiseerd vervoer.

Geautomatiseerd vervoer

De Commissie benoemde dat geautomatiseerd vervoer ongelukken kan helpen verminderen die bijvoorbeeld veroorzaakt worden door vermoeidheid en afleiding. Daarnaast kan het volgens de Commissie helpen om files te voorkomen. Ook benoemde de Commissie dat geautomatiseerd vervoer belangrijk is voor de concurrentiepositie van Europa en benadrukte ze dat 18 lidstaten (waaronder Nederland) de gezamenlijke intentieverklaring hadden getekend over grensoverschrijdende testen van geautomatiseerde voertuigen tijdens de Transportraad van 8 juni 2026. De Commissie riep de andere lidstaten op om dit ook te ondertekenen en te starten met de *pilots/test beds* zoals afgesproken in deze intentieverklaring.

---

[1] ITS zijn systemen waarbij informatie- en communicatietechnologie wordt toegepast op het gebied van het wegvervoer, met inbegrip van infrastructuur, voertuigen en gebruikers, en op het gebied van verkeers- en mobiliteitsbeheer en voor interfaces met andere vervoerswijzen. ITS is een breed begrip. Twee voorbeelden van ITS zijn: (1) navigatie die omleidt bij files op basis van actuele weginformatie en (2) slimme verkeerslichten die files voorkomen.

[2] C-ITS zijn intelligente vervoerssystemen die ITS-gebruikers in staat stellen om met elkaar te communiceren en samen te werken door de uitwisseling van beveiligde en betrouwbare berichten, zonder dat ze elkaar vooraf kennen, en op niet-discriminerende wijze. (https://eur-lex.europa.eu/NL/legal-content/summary/the-deployment-of-intelligent-transport-systems-in-europe.html#keyterm_1) Een voorbeeld van C-ITS is een melding in een voertuig van aankomende wegwerkzaamheden of bijvoorbeeld een ambulance aankondigen nog voor dat deze zichtbaar of hoorbaar is voor de weggebruiker.

Nederland vindt dat geautomatiseerd vervoer een grote bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, mits het goed wordt ingepast in het Nederlandse en Europese verkeerssysteem. Nederland zet daarom in op (grensoverschrijdende) pilots. Hiermee wordt kennis opgedaan over het functioneren van geautomatiseerde voertuigen in Nederland en kan passende wet- en regelgeving worden gemaakt.

Intelligente Transportsystemen (ITS) en Coöperatieve intelligente transportsystemen (C-ITS)

Nederland zet zich actief in op het implementeren van de ITS-richtlijn omdat digitale mobiliteitsdiensten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid, zoals het voorzien van weggebruikers van real-time informatie over incidenten op de weg. Omdat betrouwbare en actuele verkeersveiligheidsgegevens essentieel zijn voor verkeersinformatiediensten, werkt IenW binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata samen met private partijen en wegbeheerders aan het beschikbaar maken van deze gegevens voor gebruik in slimme diensten met maatschappelijke impact. Meerdere lidstaten, waaronder Nederland, gaven aan dat het belangrijk is om technologieneutraal te blijven.

EU agentschap voor verkeersveiligheid

De Commissie opperde, met een slag om de arm, voor de oprichting van een *EU Road Safety Agency*. In het verleden reageerden lidstaten, waaronder Nederland, hier zeer terughoudend op en was er onvoldoende steun voor. Dat was bij deze bijeenkomst wederom het geval. Nederland is voorstander van samenwerking en verdere harmonisatie, maar vindt dat verdere Europese standaardisering en harmonisering ook kan zonder een apart agentschap op te richten. De doelmatigheid of doeltreffendheid van een dergelijk EU agentschap werd ook niet helder tijdens deze sessie. Veel lidstaten zagen de extra kosten en administratieve lasten niet zitten. Ook noemde een aantal lidstaten het belang van een subsidiariteitstoets[3]. In algemene zin was er veel steun voor verdere Europese samenwerking en harmonisering met betrekking tot verkeersveiligheid en geautomatiseerd vervoer, maar was er onvoldoende steun voor een apart EU agentschap.

Overig: Kunstmatige Intelligentie, cyberveiligheid en militaire mobiliteit

Verder benoemde de Commissie dat het belangrijk was om rekening te houden met de ontwikkelingen in Kustmatige Intelligentie (*AI*) in relatie tot wegverkeer en werd er verwezen naar de toespraak over de Staat van de Unie 2026 door Commissievoorzitter Ursula von der Leyen, waarin AI uitgebreid terugkwam. Meerdere lidstaten waarschuwden om goed rekening te houden met de cyberveiligheid in relatie tot deze nieuwe ontwikkelingen in het vervoer. Ook benadrukte een aantal lidstaten het belang van militaire mobiliteit in relatie tot vervoer gezien de oorlog van Rusland tegen Oekraïne.

[3] Het subsidiariteitsbeginsel in de Europese Unie houdt in dat de EU op beleidsterreinen waarvoor zij geen exclusieve bevoegdheid heeft, alleen optreedt als de lidstaten de doelen van een maatregel niet voldoende zelf op nationaal, regionaal of lokaal niveau kunnen bereiken. Het subsidiariteitsbeginsel bepaalt dat de EU alleen ingrijpt als dat doeltreffender is dan actie van lidstaten zelf.

Sessie 2: geleerde lessen van de energieschok en de implicaties voor het Europees transportbeleid.

Deze discussie was gericht op de ‘geleerde lessen aan de hand van de energieschok en de implicaties, beoordeling en ontwikkeling met betrekking tot het EU-vervoersbeleid’. Er werd gesproken over de gevolgen van de huidige mondiale geopolitieke spanningen voor brandstofprijzen en brandstofvoorraden. De impact op de kerosinemarkt is het grootste. Regionale conflicten en spanningen vergroten het risico op verstoringen van productie- en transportinfrastructuur voor brandstoffen. Dit zet producenten en afnemers ertoe aan hun inkoop- en handelsstrategie aan te passen in anticipatie op mogelijke beperkingen in aanbod en handelsroutes. Deze samenloop van factoren leidt tot verhoogde volatiliteit op de energiemarkten en opwaartse prijsdruk, maar tot op dit moment niet tot verminderde fysieke beschikbaarheid van brandstoffen. Voor de transportsector betekent dit dat bedrijven hun planning en contracten vaker moeten bijstellen en dat de kostenontwikkelingen moeilijker voorspelbaar zijn. In Nederland dragen de verhoogde prijzen, in combinatie met door lage waterstanden en andere nationale en internationale economische ontwikkelingen en bedrijfsmatige factoren tot druk op de logistieke sector.

Nederland handhaaft de lijn die eerder is gecommuniceerd aan de Kamer in reactie op de huidige geopolitieke spanningen: eventuele maatregelen op nationaal en Europees niveau moeten gericht, tijdig en tijdelijk zijn.

De meeste lidstaten delen de zorg over de volatiliteit op de energiemarkten, maar verschillen in de mate waarin zij aanvullende Europese maatregelen wenselijk achten. De Commissie koppelt haar inzet aan de bredere energie- en veiligheidsagenda en heeft tot nu toe vooral ingezet op monitoring en informatie-uitwisseling. De meerderheid van de lidstaten gaf aan om versneld door te gaan met de energietransitie en om zoveel mogelijk af te stemmen over prioriteiten en maatregelen.