

Vergaderjaar 2022–2023

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 978**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2022

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 oktober 2022, die plaatsvond te Praag, Tsjechië.

De bijeenkomst stond in het teken van discussie over en uitwisseling omtrent een aantal spoorgerelateerde thema's, waaronder de ontwikkeling van internationaal personen- en goederenvervoer per spoor alsmede de uitdagingen voor de Europese spoorsector.

Met deze brief wordt u tevens geïnformeerd over de Nederlandse bijdrage in reactie op de publieke consultatie omtrent de herziening van het pakket technische controles.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

## **I. Informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20–21 oktober 2022 te Praag, Tsjechië**

### **Ontwikkeling van de spoorsector**

Het voorzitterschap initieerde een discussie over de ontwikkeling van internationaal personen- en vrachtvervoer per spoor, met aandacht voor hogesnelheidslijnen en internationale connectiviteit. Naast de EU-lidstaten namen ook de Europese Commissie (hierna «Commissie»), Noorwegen, Zwitserland, Moldavië en Oekraïne deel aan deze sessie. Tijdens de discussie werd duidelijk dat de aanwezigen eensgezind dachten over de belangrijke rol van spoorverbindingen in de verduurzaming van de transportsector. De Commissie benadrukte dat de verdere ontwikkeling van de Europese transportsector nauw samenhangt met de herziening van de verordening omtrent Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T)<sup>1</sup>, alsmede met de *Connecting Europe Facility*<sup>2</sup> en de solidariteitscorridors<sup>3</sup>.

Veel lidstaten benadrukten het belang van intra- en extra-EU connectiviteit, waarbij internationale spoorverbindingen een belangrijke rol spelen. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, sprak waardering uit voor het toevoegen van Oekraïne en Moldavië aan de nieuwe indicatieve TEN-T kaarten. Veel lidstaten benoemden het belang van het instellen van een standaard EU-spoorbreedte (1.435mm), ten behoeve van soepele transportbewegingen per spoor, zonder oponthoud bij grensovergangen. Ook alternatieven, zoals treinmaterieel met draaistellen die instelbaar zijn op meerdere spoorbreedtes, werden geopperd. Sommige lidstaten vroegen aandacht voor de nationale geografische situaties, die soms de totstandkoming van een hogesnelheidsnet per spoor bemoeilijken. Een aantal lidstaten vestigde aandacht op de grote investeringen die gepaard gaan met de aanleg van hogesnelheidsverbindingen, waarbij financiële hulp volgens hen een vereiste is.

Nederland onderstreepte het belang van de totstandkoming van een hogesnelheidsnetwerk over de landsgrenzen heen. Daarnaast moet ook worden gekeken naar de ontwikkeling van snelle spoorverbindingen op nationaal niveau, waarbij de samenhang met het TEN-T netwerk in acht moet worden genomen, zoals in Nederland voor bijvoorbeeld de Lelylijn het geval is. Daarbij vestigde Nederland de aandacht op het *International Passenger Rail Platform*, waarin alle EU-lidstaten zitting nemen, samen met o.a. actoren uit de spoor- en transportsector. Dit platform biedt aan deze actoren de mogelijkheid om gezamenlijke knelpunten te identificeren, te adresseren, en zo samen te werken om internationale spoor-diensten aan te bieden voor reizigers. Ook vroeg Nederland aandacht voor het belang van interoperabel rollend materieel, dat van belang is om vertraging aan de grens te voorkomen. Daarnaast benadrukte Nederland dat uniforme en gebruiksvriendelijke ticketingsystemen cruciaal zijn om internationaal personenvervoer per trein te stimuleren. Ten slotte benoemde Nederland dat de prijzen van treintickets vaak nog niet concurrerend zijn met vliegtickets. Om dit te adresseren is meer aandacht nodig om lucht- en spoorverbindingen beter op elkaar af te stemmen.

<sup>1</sup> Verordening (EU) 1315/2013.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility\\_en](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/connecting-europe-facility_en).

<sup>3</sup> COM(2022)217, Kamerstuk 36 045, nr. 85.

## **Uitdagingen voor de Europese spoorsector**

Het voorzitterschap agendeerde een discussie over de uitdagingen voor de Europese spoorsector in het kader van de huidige internationale crises (o.a. energiecrisis, Russische agressie tegenover Oekraïne). Naast de lidstaten en Commissie namen ook Noorwegen en Zwitserland deel aan deze discussie. De discussie gaf blijk van het belang dat de Europese lidstaten hechten aan de verdere ontwikkeling van de Europese spoorsector, waarbij weerbaarheid van de sector belangrijk is. De Commissie benadrukte het belang van het actieplan personenvervoer per spoor<sup>4</sup> en benoemde dat slimme wisselwerking met vrachtvervoer per spoor cruciaal is. Naast deze thema's onderstreepte de Commissie ook dat het verbeteren van internationale ticketingsystemen, het verder digitaliseren van de sector en het op elkaar afstemmen van internationale dienstregelingen van groot belang is om de huidige uitdagingen in de sector het hoofd te kunnen bieden.

De verdere integratie van ticketingsystemen betrof een thema dat regelmatig werd genoemd in de discussie onder de lidstaten. Om internationaal personenvervoer per spoor aantrekkelijk te maken voor reizigers zijn uniforme, toegankelijke en gebruiksvriendelijke internationale ticketingsystemen van groot belang, aldus veel lidstaten. Hierbij werd door een aantal lidstaten ook aandacht gevestigd op het multimodale ticket, waarbij vlieg- en spoorverbindingen op elkaar aansluiten via hetzelfde ticket. Naast aandacht voor ticketingsystemen onderstreepte een aantal lidstaten ook het belang van interoperabiliteit van rollend materieel en de benodigde financiële steunkaders om dergelijke investeringen te kunnen financieren. Ook het op elkaar afstemmen van dienstregelingen was een veelvuldig terugkerend thema in de discussie, waarbij een aantal lidstaten de Commissie opriep om hierover nieuwe wetgevende voorstellen te publiceren.<sup>5</sup>

Nederland onderstreepte het belang van het vergroten van het aandeel grensoverschrijdend spoorvervoer in de transportmix ten behoeve van de verduurzaming van de transportsector. In dit kader benoemde Nederland het belang van het stimuleren van internationaal personenvervoer per spoor en benadrukte daarbij het belang van het EU-actieplan omtrent dit thema. De oproep van de Commissie voor Europese pilotprojecten om de internationale markt voor personenvervoer per spoor te stimuleren, heeft tot op heden nog niet het gewenste effect gehad volgens Nederland. Stakeholders twijfelen over het initiëren van dergelijke projecten gelet op het ontbreken van financiële steun hiervoor op Europees niveau. Daarom riep Nederland de Commissie op om meer fondsen te reserveren om diensten voor internationaal personenvervoer per spoor te stimuleren. Ingaande op de huidige uitdagingen voor de sector onderstreepte Nederland het belang van het beter benutten van bestaande spoorinfrastructuur. Ook riep Nederland de Commissie op om met een initiatief te komen om luchtvaart- en spoorverbindingen beter op elkaar af te stemmen, ten behoeve van het aantrekkelijker maken en stimuleren van het afleggen van (delen van) de reis per spoor. In het kader van toegankelijke en gebruiksvriendelijke ticketingsystemen benoemde Nederland dat – naast wetgevende kaders – ook een belangrijke rol voor de sector is weggelegd. Afsluitend vestigde Nederland aandacht op het op elkaar afstemmen van dienstregelingen, wat verder kan bijdragen aan harmonisatie van grensoverschrijdend spoorvervoer.

<sup>4</sup> COM(2021)810.

<sup>5</sup> Naar verwachting publiceert de Commissie in Q2 2023 nieuwe wetgevende voorstellen omtrent *timetable redesign*.

## **Toezegging Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)**

Tijdens het Commissiedebat Luchtvaart d.d. 6 oktober jl. heb ik toegezegd aan het lid Koerhuis (VVD) om de diensten van MUAC/Eurocontrol onder de aandacht te brengen van mijn Franse collega. En marge van de informele bijeenkomst van EU-transportministers heb ik gesproken met de Franse delegatie, waarbij ik heb aangegeven dat Frankrijk zou kunnen onderzoeken of het luchtruim van Frankrijk dat grenst aan Duitsland en België efficiënter kan worden ingericht door dit onder de diensten van MUAC te scharen. Uiteraard blijft dit een nationale kwestie voor Frankrijk en is dit iets wat tussen Frankrijk en MUAC besproken zou moeten worden. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de toezegging tegenover het lid Koerhuis.

## **II. Herziening pakket inzake technische controles ofwel Road Worthiness Package (RWP)**

Hierbij bied ik u de Nederlandse bijdrage aan op een openbare raadpleging van de Europese Commissie. Deze consultatie gaat over de herziening van het pakket inzake technische controles van wegvoertuigen.<sup>6</sup>

Het huidige pakket inzake technische controles is een reeks EU-richtlijnen die tot doel heeft de verkeersveiligheid te verbeteren en bij te dragen aan het lange termijn «*vision zero*» doel<sup>7</sup>, door middel van het verder harmoniseren van technische controles op voertuigen en het creëren van een doeltreffender en efficiënter controlesysteem. Het gaat om de volgende richtlijnen:

- Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangers (APK-richtlijn). Deze heeft in de eerste plaats tot doel de verkeersveiligheid en milieuprestaties te verbeteren door minimumnormen vast te stellen voor periodieke controles van voertuigen en aanhangwagens die in de EU op de openbare weg worden gebruikt.
- Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen. Deze regelt de intrekking en annulering van kentekenbewijzen van motorvoertuigen, bevat voorschriften voor elektronische gegevensbanken en zorgt voor de follow-up van de resultaten van technische controles, herinschrijvingen en het slopen van motorvoertuigen.
- Richtlijn 2014/47/EU betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die in de Unie aan het verkeer deelnemen. Deze heeft als hoofddoel het verbeteren van de verkeersveiligheid en het milieu. Ze bevat minimumvoorschriften voor technische wegcontroles van bedrijfsvoertuigen die in de EU aan het verkeer deelnemen.

De herziening van deze richtlijnen acht de Commissie nodig om de technologische ontwikkelingen te kunnen bijbenen. Het voertuigenpark verandert in hoog tempo, onder andere door de introductie van geavanceerde rijhulpsystemen, nieuwe soorten aandrijvingen en druk op de milieu en klimaatdoelstellingen. De herziening acht de Commissie ook noodzakelijk om een betere uitwisseling van gegevens mogelijk te maken. Dit ten behoeve van het effectiever handhaven van de verkeersveiligheid. De verwachting is dat in Q3 van 2023 een voorstel van de Commissie wordt gepresenteerd. Uw Kamer wordt nader geïnformeerd over de Nederlandse inzet en de concrete wensen die Nederland graag wil terugzien in dit nog te verschijnen voorstel.

<sup>6</sup> Richtlijn 2014/45/EU, Richtlijn 1999/37/EG, Richtlijn 2014/47/EU.

<sup>7</sup> «*Vision zero*» is het doel van de Europese Commissie om te streven naar 0 verkeersdoden per jaar vanaf 2050.