

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 382

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juli 2012

Graag bied ik u aan:

- het verslag van de Transportraad van 7 juni in Luxemburg;
- de geannoteerde agenda van de informele Transportraad van 16–17 juli in Nicosia (Cyprus);
- een overzicht van besluiten die tijdens het Deense EU voorzitterschap zijn genomen op het gebied van transport.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen- Maas Geesteranus

Europees fonds voor Infrastructuur

De Raad bereikte overeenstemming over een gedeeltelijke algemene oriëntatie op het voorstel van de Europese Commissie voor de *Connecting Europe Facility* (CEF). Deze verordening regelt de financiële aspecten van het EU-beleid inzake de trans-Europese netwerken (TENs). Het voorstel heeft betrekking op zowel transport als energie en ICT/telecommunicatie. De bedragen werden tijdens het debat in de Raad buiten beschouwing gelaten; die maken deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU (MFK 2014–2020). De uitvoerige discussie over de CEF spitste zich met name toe op de subsidiepercentages voor wegen en voor de ontwikkeling van de zogeheten Motorways of the Sea (MotS of *zeesnelwegen*). Ook tekenden diverse lidstaten nadrukkelijk bezwaar aan tegen het oormerken en overhevelen van 10 miljard euro uit het Cohesiefonds naar de CEF, ten behoeve van de ontwikkeling van het TEN vervoersnetwerk (TEN-T).

Meerdere lidstaten stelden een subsidiepercentage van 30% voor de aanleg van wegen voor. Andere lidstaten steunden daarentegen het oorspronkelijke voorstel van de Commissie om vrijwel geen Europees geld aan wegen uit te geven. Ik heb in mijn interventie aangegeven dat, gezien vanuit het principe van comodaliteit, de aanleg van wegen niet bij voorbaat moet worden uitgesloten van Europees geld. De verschillende standpunten konden uiteindelijk worden overbrugd door een compromis van het Voorzitterschap. Hierin wordt alsnog een mogelijkheid geboden om maximaal 10% EU-subsidie te verstrekken voor de grensoverschrijdende aanleg van wegen. Daarnaast voorziet de tekst van de verordening voor alle vervoersmodaliteiten, dus ook voor wegen, reeds in een hoger subsidiepercentage van maximaal 20% voor het ondersteunen van allerlei nieuwe technologieën en innovatie.

Op aandringen van met name de zuidelijke lidstaten is het subsidiepercentage voor MotS verhoogd naar 30%. Ook is nog een beperkt aantal wijzigingen doorgevoerd in de bijlage van projecten die deel uitmaken van het TEN-T kernnetwerk.

Daarnaast heb ik samen met enkele collega's met betrekking tot de ontwikkeling van innovatieve financiële instrumenten voor de TENs aangedrongen op een gedegen evaluatie van de zojuist overeengekomen proeffase, voordat een definitief besluit wordt genomen over het inzetten van projectobligaties in het nieuwe MFK 2014–2020.

Satellietnavigatie

De Raad bereikte tevens overeenstemming over een gedeeltelijke algemene oriëntatie over het voorstel voor een verordening inzake de invoering en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen (GNSS). Opnieuw bleef het budget – net als bij de voorgaande discussie over de CEF – in dit stadium van de onderhandelingen buiten beschouwing. Het voorstel heeft betrekking op het beheer van EGNOS en Galileo en heeft tot doel om een duidelijke taakverdeling vast te stellen tussen de Europese Commissie, het GNSS Agentschap (GSA) en de Europese ruimtevaartorganisatie (ESA). Diverse lidstaten benadrukten in hun interventie het belang om de beveiligingsaspecten van de GNSS programma's goed te regelen. Hierover werd door de Raad een verklaring aangenomen.

Geluid luchthavens

De Raad bereikte overeenstemming over een algemene oriëntatie over het voorstel voor een verordening inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens. Ik ben tevreden met het resultaat. Het voorstel zorgt ervoor dat de in ICAO-verband overeengekomen «*Balanced Approach*» voor de aanpak van geluidsproblemen rond luchthavens door alle EU lidstaten op een consistente en transparante wijze wordt toegepast. Dit draagt bij aan een gelijk speelveld. Ik heb in mijn interventie aangegeven dat uw Kamer zorgen had over de subsidiariteit, vanwege de rol van de Europese Commissie bij het beoordelen van door lidstaten getroffen geluidsmaatregelen. Een meerderheid van lidstaten heeft aangegeven slechts een beperkte invloed van de Commissie op dit vlak te kunnen accepteren. Geluidsmaatregelen zijn vooral een lokale aangelegenheid. Ik kan bevestigen dat de tekst waarover in de Raad overeenstemming is bereikt uitsluitend een procedurele toetsing door de Commissie behelst. Ik ga er graag van uit dat daarmee de zorg van uw Kamer over de subsidiariteit definitief is weggenomen. De Commissie zal naar verwachting in het vervolg van de onderhandelingen blijven aandringen op een sterkere rol. Zij wijst in dit kader onder meer op de verplichtingen die lidstaten zijn aangegaan in het kader van het «*open skies*» luchtvaartakkoord tussen de EU en de VS.

Maritiem Arbeidsverdrag

De Raad nam kennis van het voortgangsverslag over de twee voorstellen voor richtlijnen ter implementatie van het Maritiem Arbeidsverdrag dat in de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) tot stand is gekomen. De Commissie hoopt op spoedige inwerkingtreding van beide voorstellen, omdat daarmee een belangrijke bijdrage wordt geleverd aan versterking van de sociale agenda voor zeevarenden. De voorzitter concludeerde dat de behandeling van beide voorstellen zal worden voorgezet onder Cypriotisch voorzitterschap.

Blue Belt

De Raad voerde een oriënterend debat over het proefproject *Blue Belt* in de zeevaart. Dit project heeft tot doel om de werking van de interne markt voor zeevaart te verbeteren. Deze markt functioneert in vergelijking met andere modaliteiten nog niet optimaal, vanwege de extra douaneprocedures en bijkomende administratieve lasten. De meeste lidstaten steunden een permanente structuur voor het «*Blue Belt*» initiatief en riepen op tot voortzetting van het project, onder voorwaarde van een gedegen kosten/baten analyse en de vaststelling van heldere doelstellingen. Ik heb gewezen op de gezamenlijke analyse van Nederland, België en het Verenigd Koninkrijk, waaruit blijkt dat op bepaalde punten een aanpassing van de douanecodex noodzakelijk is om de regeldruk te verlagen. Deze analyse zal worden betrokken bij de vervolgstappen.

ETS luchtvaart

Onder het agendapunt «diversen» lichtte de Commissie kort de stand van zaken toe op het dossier ETS luchtvaart. Commissaris Kallas herhaalde dat uitstel van de EU wetgeving uitgesloten is en dat het ETS principe binnen de EU breed wordt gesteund. Hij constateerde echter ook dat de internationale weerstand tegen de Europese aanpak blijft en noemde specifiek China en India. De Commissie vertrouwt nog altijd op goede voortgang in ICAO en zegt zich hier vol voor in te zetten. Lidstaten spreken hun zorg uit dat China en India vooralsnog weigeren mee te werken aan

implementatie van het EU ETS voor de luchtvaart en signaleren dat ook Rusland zich steeds meer begint te roeren. Anderzijds onderstrepen lidstaten hun steun aan ETS luchtvaart en aan een wereldwijde oplossing via ICAO. Ook ik heb mijn steun uitgesproken voor het EU beleid gericht op het terugdringen van CO₂-emissies in de luchtvaart. Tevens heb ik gewezen op het belang van een gelijk speelveld en van daaruit de noodzaak tot het ontwikkelen van een mondiale aanpak van de CO₂ problematiek in de luchtvaart. De onderhandelingen die hierover momenteel in ICAO worden gevoerd zijn dan ook van groot belang. De effecten van eventuele tegenmaatregelen van derde landen kunnen aanzienlijk zijn. Onderzoek in Nederland heeft dat uitgewezen. Ik heb aangegeven benieuwd te zijn naar gegevens die andere lidstaten op dit vlak beschikbaar hebben.

Overige punten

Tot slot vroeg de Commissie aandacht voor de technische harmonisatie van elektronische tolheffingsystemen op het Europese wegennet. De Europese Elektronische Tolservice (EETS) heeft tot doel om er voor te zorgen dat weggebruikers straks met slechts één kastje («*on-board unit*») in hun voertuig in alle toldomeinen binnen de EU kunnen rijden. De verwachting is echter dat voor de invoering van dit systeem meer tijd nodig zal zijn.

Daarnaast gaf de Commissie een korte terugmelding van een seminar over piraterij en gewapende overvallen op zee.

Ter afsluiting presenteerde het inkomende Cypriotische EU voorzitterschap zijn plannen voor het komende half jaar.

GEANNOTEEERDE AGENDA INFORMELE TRANSPORTRAAD 16–17 JULI IN NICOSIA (CYPRUS)

Inleiding

De Informele Transportraad van 16 en 17 juli zal plaats hebben in Nicosia, Cyprus. Het thema van deze bijeenkomst is *Intelligent Communications in Transport (ICT) – Integrating the role of ICT in the Implementation of European Transport Policy*. Ik zal aan de Informele Transportraad in Nicosia deelnemen op uitnodiging van de Cypriotische Minister van Communicatie en Werken *Efthymios Flourentzou*. Ook de Commissaris voor Transport *Siim Kallas*, en de Commissaris voor de Digitale Agenda *Neelie Kroes* zullen deze Informele Transportraad bijwonen.

Er zullen gespreksrondes plaatsvinden over de thema's:

- toegankelijkheid van publieke gegevens;
- multimodaliteit in stedelijke gebieden.

Er vindt geen formele besluitvorming plaats.

De Nederlandse inbreng in het debat zal zich richten op concrete voorbeelden van projecten op het gebied van intelligente vervoerssystemen (ITS). Het doel hiervan is om vanuit de Nederlandse voorhoede positie inspirerende voorbeelden van innovatieve toepassingen aan te dragen waarmee de doelmatigheid van vervoerssystemen kan worden vergroot. Dit biedt ook kansen voor Nederlandse bedrijven die op deze markt opereren.

Intelligente Vervoerssystemen

Zoals in het Witboek Vervoer is aangegeven bieden intelligente vervoerssystemen (ITS) een groot potentieel om vervoer van personen en goederen veilig, doelmatig en met verminderde emissies te laten verlopen. Zij zijn onmisbaar bij de beoogde modernisering en verbeterde benutting van Europese infrastructuur, in het bijzonder bij multimodaal vervoer en in stedelijke gebieden. Enkele jaren geleden hebben de lidstaten erkend dat de technische ontwikkelingen op het gebied van ITS snel en veelal met weinig coördinatie verliepen, waardoor het risico ontstaat van een lappendeken aan verschillende onverenigbare systemen in de EU. Er zijn vervolgens diverse initiatieven genomen: een ITS Actieplan (2008), een ITS Richtlijn 2010/40/EU, de ontwikkeling van SESAR in de luchtvaart, de uitrol van ERTMS op het spoor en RIS in de binnenvaart en de introductie van *e-Freight* in alle modaliteiten. In Nederland zijn we inmiddels forse stappen aan het nemen. In het kader van Beter Benutten worden de regionale voorstellen rond reisinformatie in samenhang gebracht en samen met de markt wordt bezien op welke wijze landelijke ITS diensten gestimuleerd kunnen worden, waardoor de reiziger optimaal bediend wordt. Dagelijks komen er nu al nieuwe apps op de markt op het gebied van het informeren van de reiziger. Dit sluit nauw aan bij het laatste thema: multimodaliteit.

Open data

De waarde van ITS-systemen is volledig afhankelijk van de verzameling, integratie en toegankelijkheid van betrouwbare en nauwkeurige gegevens. De belangrijkste bron wordt gevormd door publieke informatie (PSI) op gebieden als verkeer, meteorologie, kaarten en economie. Hergebruik van deze ruwe gegevens in ITS-systemen leidt tot toegevoegde waarde – zowel voor publieke als voor commerciële doelen.

De *Digitale Agenda* van de Europese Commissie heeft onder meer als doelstelling om publieke gegevensbronnen te ontsluiten voor hergebruik (*open data*), om hiermee een belangrijke bijdrage te leveren aan de digitale interne markt. Eerste stappen hiertoe zijn opgenomen in de Richtlijn 2003/98/EC inzake het hergebruik van overheidsinformatie («PSI Richtlijn») die thans wordt herzien. Nederland heeft de PSI Richtlijn omgezet binnen de Wet Openbaarheid Bestuur. Het kabinet heeft een programma gestart om alle overheden te stimuleren gegevens beschikbaar te stellen voor hergebruik, ondersteund door een kennisnetwerk. Ik zal in de bijeenkomst onder meer verwijzen naar het Nederlandse open data platform dat in september vorig jaar is geopend en het verband leggen met de *Pan European Data Portal* en hoe de zeggenschap hierover zal zijn geregeld. Daarnaast wil ik wat explicieter ingaan op de mogelijkheden om data rond wegverkeer en openbaar vervoer in de nabije toekomst verder te ontsluiten. De verkeersgegevens van Rijkswaterstaat (5500 km wegen) bevinden zich in de voorhoede van dit proces, met de oprichting van de nationale gegevensbank NDW. Voor openbaar vervoer is er de ontwikkeling rond het NDOV.

Multimodaliteit

Het Witboek Vervoer erkent dat de mobiliteit in en rond steden een EU-breed probleem is, dat alleen kan worden opgelost met multimodale oplossingen. Multimodaliteit valt of staat met het gemak waarmee een reisbeweging kan worden gepland en uitgevoerd. De Commissie ziet hierbij een belangrijke rol voor multimodale reisplanners en geïntegreerde vervoersbewijzen. Op deze wijze kunnen vervoerswijzen worden gekozen die efficiënt zijn, en congestie en emissies beperken. De winnaars van een Europese prijsvraag over dit onderwerp zullen op het mondiale ITS-congres in Wenen in oktober bekend worden gemaakt. Bovendien is in de voorstellen voor het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T) en de *Connecting Europe* Faciliteit prioriteit gegeven aan de ontwikkeling van ITS in alle modaliteiten (met 15% van het voorgestelde budget en subsidies tot 50%). Hierbij gaat het vooral over de interoperabiliteit van de vervoerssystemen op de trans-Europese corridors.

Nederland steunt deze ontwikkelingen. Met de *OV-chipkaart* en *OV9292* is de integratie tussen de verschillende wijzen van openbaar vervoer bereikt. Met de ontwikkeling van databanken voor reis- en route informatie over de weg- en parkeerinformatie zal de reiziger nog beter geïnformeerd zijn over al zijn reismogelijkheden. Kennis en ervaring op dit gebied deelt Nederland graag met andere Lidstaten. Verder zijn in Nederland aanzienlijke investeringen voorzien in de toepassing van ITS, zowel bij de concrete invoering van ERTMS als bij de ontwikkeling van slimme vervoerssystemen in de stad; ondersteuning vanuit Europese fondsen voor infrastructuur (*TEN-T*) en onderzoek (*Horizon2020*) zal hierbij zeker worden gezocht.

BESLUITVORMING ONDER DEENS VOorzITTERSCHAP

Het Deense EU voorzitterschap wordt op 1 juli overgedragen aan Cyprus. Het Deense voorzitterschap heeft zich gekenmerkt door een zeer efficiënte werkwijze en een indrukwekkende lijst van prestaties op transportgebied, in verschillende stadia van de Europese besluitvorming:

Horizontale vraagstukken

- **TEN-T richtsnoeren** – *algemene oriëntatie van de Raad*
Op 22 maart bereikte de Raad overeenstemming over het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake de herziening van het **Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T)**. De compromistekst van het Voorzitterschap houdt vast aan een resultaatsverplichting met betrekking tot de voorgestelde technische eisen waaraan het zogeheten kernnetwerk in 2 030 moet voldoen. Voor het uitgebreide netwerk is echter gekozen voor een inspanningsverplichting om uiterlijk in 2 050 een bepaalde minimumkwaliteit te garanderen. De compromistekst houdt expliciet rekening met de financiële beperkingen en prioriteiten van de lidstaten. Zo kan de Commissie lidstaten niet verplichten tot het doen van onrendabele investeringen. Het Europees Parlement (EP) heeft zich nog niet uitgesproken over het voorstel. De besprekingen tussen de Raad en het EP zullen worden voortgezet.
- **Connecting Europe Facility** – *partiële algemene oriëntatie van de Raad*
Op 7 juni bereikte de Raad een akkoord over het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening voor het instellen van de **Connecting Europe Faciliteit (CEF)**. De CEF dient bij te dragen aan de voorbereiding en verwezenlijking van moderne en hoogwaardige energie-, vervoers- en ICT-netwerken en regelt onder meer de financiële aspecten van de realisatie van het Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T) in de nieuwe financiële periode (2014–2020). In de bijlagen zijn infrastructuurprojecten onderverdeeld per netwerk opgenomen, met voorbeelden van concrete investeringen. Er is nog geen besluit genomen over het budget voor de CEF. Deze discussie maakt deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK). Het Europees Parlement (EP) heeft zich nog niet uitgesproken over dit voorstel. De besprekingen tussen de Raad en het EP zullen worden voortgezet.
- **Galileo financiering en beheer** – *partiële algemene oriëntatie van de Raad*
Op 7 juni bereikte de Raad overeenstemming over het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen EGNOS en Galileo. Met het voorstel wordt een basis gelegd voor het resterende deel van de bouw en de inrichting van de eerste jaren van de exploitatie van de Europese satellietnavigatie programma's EGNOS en Galileo. Ook wordt een aangepaste beheerstructuur voorgesteld. Er is nog geen besluit genomen over het budget. Deze discussie maakt deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK). Het Europees Parlement (EP) heeft zich nog niet uitgesproken over het voorstel. De besprekingen tussen de Raad en het EP worden voortgezet onder Cypriotisch voorzitterschap.

Spoor

- **Herschikking eerste spoorpakket** – *akkoord in tweede lezing*

De Raad en het EP bereikten in tweede lezing een akkoord over de herziening van het zogeheten eerste spoorpakket. Het doel van deze herziening is om overgebleven barrières voor een goed functionerende interne spoormarkt weg te nemen. Dit moet leiden tot een heropleving van de spoorwegsector. Van belang is onder meer dat de onafhankelijke rol van de toezichhoudende instanties (NMA) wordt versterkt en dat de toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen wordt verbeterd.

Luchtvaart

- **Grondafhandelingsdiensten** - *algemene oriëntatie van de Raad*
Op 22 maart bereikte de Raad overeenstemming over het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening inzake grondafhandelingsdiensten op Europese luchthavens. Het voorstel van de Europese Commissie beoogt de kwaliteit en de efficiëntie van grondafhandelingsdiensten op Europese luchthavens te verbeteren, meer concurrentie op dit vlak te bevorderen en de kans op vertragingen te beperken. Dit voorstel vervangt de huidige richtlijn inzake grondafhandelingsdiensten. Het Europees Parlement (EP) heeft zich nog niet uitgesproken over het voorstel. De besprekingen tussen de Raad en het EP worden voortgezet onder Cypriotisch voorzitterschap.
- **Geluid** - *algemene oriëntatie van de Raad*
Op 7 juni bereikte de Raad overeenstemming op het voorstel van de Europese Commissie voor de herziening van de verordening inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op Europese luchthavens. Met dit tweede onderdeel van het luchthavenpakket, wil de Europese Commissie de methodiek voor het afwegen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen bij luchthavens dwingend voorschrijven en verder verduidelijken. Het Europees Parlement (EP) heeft zich nog niet uitgesproken over het voorstel. De besprekingen tussen de Raad en het EP worden voortgezet onder Cypriotisch voorzitterschap.
- **Luchtvaartakkoord EU-Moldavië** – *vaststelling door de Raad*
Op 7 juni is door de Raad het besluit genomen om over te gaan tot ondertekening van een verticaal luchtvaartakkoord tussen de EU en Moldavië. Het akkoord moet nog worden geratificeerd door de lidstaten. Het doel van het luchtvaartakkoord is het creëren van een gemeenschappelijke markt, waarbij – naast het verkrijgen van vrije markttoegang – naar convergentie met EU regelgeving wordt gestreefd. Hierbij is gekozen voor een gefaseerde marktopening; de mate van toegang tot de Europese markt wordt gekoppeld aan het verbeteren van de wet- en regelgeving door Moldavië (onder andere op het gebied van veiligheid en beveiliging). Een dergelijk luchtvaartakkoord past binnen het nabuurschapsbeleid van de Europese Unie.

Maritiem transport

- **EMSA richtlijn** – *akkoord in tweede lezing*
De Raad en het EP bereikten in tweede lezing een akkoord over het voorstel tot wijziging van de verordening tot oprichting van het Europese Agentschap voor de Maritieme Veiligheid (EMSA). Hiermee wordt zowel de huidige rol van EMSA op onderdelen verduidelijkt, alsmede het takenpakket uitgebreid. EMSA richt zich op het ondersteunen van de Commissie en de lidstaten met betrekking tot maritieme veiligheid, maritieme beveiliging en het voorkomen van verontreiniging door schepen. De uitbreiding van taken vloeit met name voort uit het derde maritieme veiligheidspakket en een evaluatie van het huidige functioneren van EMSA. Zo is onder meer besloten dat EMSA een rol krijgt bij het opruimen van mariene verontreiniging als gevolg van off-shore winningsactiviteiten.

- **Richtlijn minimum opleidingsniveau zeevarenden (STCW) – akkoord in eerste lezing**
De Raad en het EP bereikten in eerste lezing een akkoord over het voorstel van de Europese Commissie tot herziening van de richtlijn inzake het minimum opleidingsniveau van zeevarenden. De EU regelgeving wordt hiermee aangepast aan de huidige internationale voorschriften voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst. Deze internationale voorschriften zijn vastgelegd in het STCW-verdrag, dat in 2010 is aangepast. De richtlijn heeft tot doel om tegenstrijdigheden te voorkomen tussen de internationale en EU verplichtingen van lidstaten. Daarnaast bevat de richtlijn een aantal EU specifieke bepalingen, zoals de introductie van een EU STCW informatiesysteem. De informatie richt zich op de door lidstaten afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en maakt statistische beleidsanalyse mogelijk. De Raad en het EP konden snel tot overeenstemming komen over dit voorstel van de Commissie.
- **Richtlijn versneld invoeren van dubbelwandige schepen – akkoord in eerste lezing**
De Raad en het EP bereikten in eerste lezing een akkoord over het voorstel van de Europese Commissie tot herschikking van de verordening inzake het versneld invoeren van dubbelwandige olietankschepen. Deze verordening is sinds 2002 diverse keren gewijzigd. Het betreft een technische aanpassing waarover de Raad en het EP snel tot een akkoord konden komen.

Wegtransport

- **Digitale Tachograaf – algemene oriëntatie van de Raad**
Op 26 juni stelde de Raad een algemene oriëntatie vast met betrekking tot de herziening van de verordening inzake de digitale tachograaf. Het doel van deze herziening is om zowel de mogelijkheden tot fraude als de administratieve lasten te beperken, door gebruikmaking van nieuwe technologieën en aanscherping van verscheidene voorschriften. In december 2011 bereikte de Raad reeds een partieel akkoord op dit dossier. De Raad heeft besloten vooralsnog af te zien van het voorstel van de Europese Commissie om de bestuurderskaart te integreren in het rijbewijs. Het EP dient zich nog over deze kwestie uit te spreken.