

Vergaderjaar 2023–2024

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 1046**

**BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-  
STRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 november 2023

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de Transportraad van 4 december 2023.

De inhoud van deze geannoteerde agenda geeft de meest recente stand van zaken weer omdat er nog geen officiële agenda is voor deze Transportraad. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover in de beantwoording van het schriftelijke overleg d.d. 17 november a.s. geïnformeerd.

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

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

## **I. Geannoteerde agenda**

Op de agenda van de Transportraad op 4 december a.s. in Brussel worden diverse beleidsdiscussies verwacht. Het voorzitterschap streeft ernaar om op een aantal onderwerpen tot een algemene oriëntatie te komen. Dit betreft onder op CountEmissions EU, richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen, rijbewijsrichtlijn, richtlijn maritiem ongevalonderzoek en de richtlijn havenstaatcontrole. Mogelijk zal het voorzitterschap de voortgang bespreken op de herziening capaciteit spoorweginfrastructuur, herziening scheepsverontreiniging en richtlijn gewichten en afmetingen zware voertuigen.

Daarbij zal het voorzitterschap waarschijnlijk de voortgang van de triloo-gonderhandelingen over TEN-T en het SES2+ regelgevingspakket bespreken. Ook zal er naar verwachting een diversiepunt worden geagendeerd op Nederlands verzoek over vermoeide piloten en de daaraan verbonden luchtvaartrisiko's.

### **Intermodaal**

#### **Verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies van transportdienstverleningen (CountEmissions EU)**

##### Inhoud

De verordening voor het bepalen van broeikasgasemissies van transportdienstverleningen<sup>1</sup> (CountEmissions EU) stelt een geharmoniseerd raamwerk voor waarmee bedrijven op een betrouwbare en vergelijkbare manier de CO<sub>2</sub>-emissies van hun vervoersdiensten kunnen berekenen en monitoren.

De verordening stelt de rapportage over CO<sub>2</sub>-emissies niet verplicht, maar als vervoerders ervoor kiezen te rapporteren over hun CO<sub>2</sub>-emissies, dan zijn ze verplicht gebruik te maken van het voorgestelde raamwerk gebaseerd op de recent gepubliceerde, internationaal erkende norm «Broeikasgassenkwantificering en rapportage van broeikasgasemissies afkomstig van activiteiten in de transportketen» (EN ISO norm 14083:2023). Hoewel de onderhandelingen nog gaande zijn, zal het Voorzitterschap naar verwachting een algemene oriëntatie willen bereiken tijdens de aanstaande Transportraad.

Het Voorzitterschap heeft een compromisvoorstel uitgewerkt waarin extra verduidelijkingen zijn opgenomen na vragen van lidstaten. De Commissie zal de compatibiliteit en coherentie van dit voorstel met bestaande EU-wetten en regels waarborgen. Daarbij is toegevoegd dat er een Europese databank voor emissiegegevens komt, die ook de unieke kenmerken van nationale gegevens (bv. brandstof- en energiemix) zal meenemen.

##### Inzet Nederland

Het kabinet is tevreden met de toevoegingen van het voorzitterschap en kan het huidige compromisvoorstel grotendeels steunen. Het kabinet is in algemene zin positief over het voorstel. Hierbij ziet het kabinet het nut en de noodzaak van een geharmoniseerd en gestandaardiseerd raamwerk waarmee vervoerders hun CO<sub>2</sub>-emissies kunnen berekenen. Het kabinet zet tijdens de onderhandelingen in op een raamwerk dat coherent is met bestaande rapportageregimes en methodes zoals het Europese emissie-

<sup>1</sup> COM (2023) 441.

handelssysteem ETS<sup>2</sup>, RED<sup>3</sup> en het in ReFuelEU<sup>4</sup> voorgestelde eco-label voor de luchtvaart. Als de emissieberekenningsmethode in dit voorstel afwijkt van andere voorstellen (zoals de RED) kan dit implicaties hebben voor de uitvoerbaarheid, de handhaafbaarheid of de regeldruk.

Verder zet het kabinet in op een raamwerk dat het bepalen en rapporteren van CO<sub>2</sub>-emissies voor het mkb makkelijker maakt. Het kabinet vreest namelijk nieuwe drempels, zoals de verplichte aanschaf van de ISO-norm waarop het voorstel gebaseerd is.

#### Indicatie krachtenveld

Over het algemeen staan de lidstaten met een positieve grondhouding tegenover het voorstel en steunen het doel van het voorstel: het verhogen van de transparantie en de betrouwbaarheid van gegevens op de markt om gebruikers en bedrijven duurzame keuzes te kunnen laten maken. Verschillende lidstaten geven aan het voorstel nog te bestuderen. De positie van deze groep lidstaten is nog onbekend. Lidstaten hebben vraagtekens bij de relatie met andere EU-regelgeving, administratieve lasten (met name het mkb), ISO-normtoegang en de focus op landtransport.

#### **Landtransport**

##### **Herziening richtlijn over grensoverschrijdende uitwisseling verkeersovertredingen (CBE-richtlijn)**

#### Inhoud

De herziening van de richtlijn over de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheid gerelateerde verkeersovertredingen (de zgn. *Cross-Border Exchange*-richtlijn) zal naar verwachting door het voorzitterschap geagendeerd worden op de Transportraad om de voortgang te bespreken. De herziening van de CBE-richtlijn is onderdeel van het *road safety package*, welke drie richtlijnen behelst waarvan de rijbewijsrichtlijn en de richtlijn over de grensoverschrijdende handhaving revisies zijn en de richtlijn over wederzijdse rijontzeggingen een nieuw voorstel is. Het pakket is op 1 maart jl. gepubliceerd door de Commissie.

#### Inzet Nederland

Er is brede steun voor deze richtlijn. De meeste landen hebben nog wel vragen over de exacte implicaties voor de uitvoering. Het kabinet heeft dezelfde inzet<sup>5</sup>: steun voor het doel van de richtlijn (omdat dit de verkeersveiligheid bevordert). Er is ook steun vanuit de betrokken partijen voor het uitbreiden van de reikwijdte van de Cross-Border Exchange (CBE)-richtlijn naar aanvullende soorten verkeersovertredingen; in het bijzonder steunt het kabinet de nieuwe maatregel voor het handhaven van

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten.

<sup>3</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen.

<sup>4</sup> Verordening (EU) 2023/2405 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023 inzake het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzaam luchtvervoer (ReFuelEU Luchtvaart).

<sup>5</sup> BNC-fiche herziening van richtlijnen over de grensoverschrijdende uitwisseling van verkeersovertredingen: *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3649.

regels tegen het onrechtmatig betreden van lage-emissiezones. Dit komt voornamelijk door de mogelijkheid van wederzijdse raadpleging van nationale rijbewijsregisters via het RESPER-systeem<sup>6</sup>.

Daarbij heeft de Commissie een artikel toegevoegd die het mogelijk moet maken vaker, in geval van mislukte inning door het land van de overtreding, verkeersboetes naar het land van verblijf of registratie te kunnen overdragen. Om zodoende alsnog een ultieme poging te doen om de boete te innen en straffeloosheid te voorkomen. Dit naast het reeds bestaande kaderbesluit 2005/214/JHA dat ziet op de wederzijdse erkenning en overdracht van geldelijke sancties. Het kabinet waarschuwt dat in de uitvoering het naast elkaar bestaan van twee rechtsinstrumenten met hetzelfde doel tot onduidelijkheid kan leiden, nog los van de onderliggende procedures en IT-systemen. Het kabinet gaat ervan uit – en zal er ook op toezien – dat de commissie in de uitvoerende handelingen hierover voor de handhaving en uitvoering voldoende duidelijkheid zal geven.

#### Indicatie Krachtenveld

Wat betreft het naast elkaar bestaan van twee wetgevende EU-instrumenten met hetzelfde doel, lopen de meningen van de lidstaten uiteen. Een aantal lidstaten hebben sterk aangedrongen op dit artikel. Andere lidstaten delen de zorg van Nederland dat er dadelijk twee wetgevende EU-instrumenten zijn die mogelijk tot verwarring kunnen leiden.

### **Rijbewijsrichtlijn**

#### Inhoud

Naar verwachting zet het voorzitterschap in op het bereiken van een Algemene Oriëntatie tijdens de Transportraad. De rijbewijsrichtlijn<sup>7</sup> vervangt o.a. de eerdere rijbewijsrichtlijn uit 2006 en heeft als doel het rijbewijsstelsel in de EU te moderniseren. In het voorstel voor deze vierde Rijbewijsrichtlijn stelt de Europese Commissie een verplichte medische keuring als voorwaarde voor de afgifte van elke categorie rijbewijs.

Ook de ontheffing van de maximale massa voor voertuigen met alternatieve aandrijving is een belangrijke wijziging. De commissie stelt voor dat alternatief aangedreven voertuigen tot 4.250 kilogram met rijbewijs B kunnen worden bestuurd. Het wordt op deze manier toegestaan voor houders van een categorie B rijbewijs om voertuigen te besturen die zwaarder zijn (tot 4.250 kg) dan waarvoor de opleiding voor rijbewijs B is bedoeld (3.500 kg). Dit is bedoeld om gebruik van duurzame(re) voertuigen te stimuleren zonder laadverlies.

#### Inzet Nederland<sup>8</sup>

Het kabinet is kritisch met betrekking tot de medische *self-assessment* bij elke rijbewijsverlening. Het huidige Nederlandse stelsel met een vorm van een self-assessment bij de eerste aanvraag en een verplichte medische keuring vanaf 75 jaar functioneert goed en betreft voor Nederland een risicogestuurd systeem. Het voorstel van de commissie leidt volgens ons

<sup>6</sup> Het rijbewijsennetwerk dat is opgezet op grond van artikel 15 van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs.

<sup>7</sup> COM (2023) 127.

<sup>8</sup> BNC-fiche herziening rijbewijsrichtlijn: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3648*.

tot een stijging van de administratieve lasten met naar verwachting geen of weinig effect op de verkeersveiligheid.

Wat betreft de ontheffing van de maximale massa voor voertuigen met alternatieve aandrijving is het kabinet positief. Het is voorstander van een beperking van deze bepaling tot zero-emissie aangedreven voertuigen zoals deze wordt voorgesteld, want het voorstel omvat thans ook nog hybride aangedreven voertuigen en voertuigen op (eco)brandstoffen die nog steeds CO<sub>2</sub> uitstoten. Het voorstel van het kabinet is daarom om het zo duurzaam mogelijk in te regelen en te kiezen voor alleen zero-emissie voertuigen die hieronder zouden moeten vallen. Verder heeft het kabinet gepleit voor de mogelijkheden om als lidstaat aanvullende eisen te kunnen stellen zoals een cursus voor bestuurders van deze zwaardere voertuigen om eventuele verkeersveiligheidsrisico's te kunnen onderwerpen. Ook heeft het kabinet opgemerkt dat de bepalingen in de Rijbewijsrichtlijn een relatie hebben met andere EU-regelgeving zoals EU-regelgeving rondom de tachograaf.

#### Indicatie krachtenveld

Er zijn veel verschillende systemen in de lidstaten aanwezig om de medische rijgeschiktheid van bestuurders te waarborgen. Daarom is de verwachting dat de meningen hierop uiteen zullen lopen.

Wat betreft de ontheffing maximale massa voor voertuigen met alternatieve aandrijving is de verwachting dat de sommige lidstaten toch liever meer voertuigen onder deze uitzondering zouden willen laten vallen en dus een bredere bepaling voorstaan zoals die in het voorstel staat.

### **Herziening capaciteit spoorweginfrastructuur**

#### Inhoud

De Raad spreekt mogelijk over het voorstel voor een nieuwe verordening over het gebruik van spoorweginfrastructuur capaciteit<sup>9</sup> in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruijnte op basis van een voortgangsrapportage van het voorzitterschap. Met dit voorstel beoogt de Commissie de groei en de concurrentiepositie van het spoorvervoer te bevorderen, zowel nationaal als internationaal (EU), via geharmoniseerde processen inzake capaciteitsverdeling- en verkeersleiding en via verbeterde afstemming tussen spoorinfrastructuurbeheerders. Verder zet de Commissie in op meer digitalisering en automatisering van capaciteitsmanagement. Dit maakt een betere benutting van de beschikbare capaciteit op het Europees spoorwegennetwerk mogelijk.

#### Inzet Nederland

Het kabinet verwelkomt de doelstelling van de Commissie om het spoorvervoer voor personen en goederen te bevorderen, zowel nationaal als grensoverschrijdend. Het kabinet acht het voorstel van groot belang omdat het spoorvervoer een belangrijk middel is in de klimaattransitie en het de internationale bereikbaarheid van Nederland bevordert. Internationaal spoorvervoer dient een aantrekkelijk alternatief te worden voor wegvervoer. Het kabinet onderschrijft de toepassing van «Time Table

---

<sup>9</sup> Ter wijziging van Richtlijn 2012/34/EU en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 913/2010 over spoorgoederencorridors.

Redesign»-principes<sup>10</sup> en de digitalisering en automatisering van processen ter verbetering van de capaciteitsverdeling op het spoor. Het kabinet is daarbij echter van mening dat het voorstel voldoende ruimte moet laten voor nationaal beleid inzake het beschikbaar stellen van capaciteit voor het binnenlands spoorvervoer, zowel in normale als in crisissituaties. In het geval van schaarste, zoals in Nederland het geval is, dient er voldoende ruimte te zijn voor het uitvoeren van openbare dienstcontracten/vervoerconcessies. Nederland zet zich in conform het kabinetsstandpunt in het BNC-fiche, dat op 27 oktober jl. aan de Kamer is gestuurd<sup>11</sup>.

#### Indicatie krachtenveld

Meerdere lidstaten zullen het belang van het versterken van de concurrentiepositie van het spoorvervoer onderschrijven, zowel nationaal als grensoverschrijdend, evenals het belang voor de klimaattransitie. Naar verwachting is er een aantal lidstaten dat zal vragen om voldoende zekerheden voor binnenlands spoorvervoer en het uitvoeren van openbaar dienstcontracten. De eerste reacties van andere lidstaten over dit voorstel zijn positief kritisch. Lidstaten steunen in het algemeen de doelstelling van het voorstel, maar zijn kritisch over de complexiteit en uitvoerbaarheid ervan en het beheersen van de transitie naar de nieuwe wijze van capaciteitsverdeling. Er worden ook kritische opmerkingen geplaatst over de toename in bureaucratie, de voorgestelde competenties voor de European Network of Infrastructure Managers (ENIM), de rol van de lidstaten, de kosten en de toename in bevoegdheden van de Commissie.

Naar verwachting zal het Europees Parlement positief zijn over dit voorstel en mogelijk vragen om meer ambitie. Het voorstel zal behandeld worden door het Comité Transport en Toerisme van het Europees Parlement

### **Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware Wegvoertuigen**

#### Inhoud

Het is nog niet zeker of het voorzitterschap de herziening van de richtlijn betreffende gewichten en afmetingen van zware wegvoertuigen op de agenda zal zetten voor de komende Transportraad. Het voorstel omvat kort samengevat het volgende: het wegnemen van belemmeringen voor de introductie van emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, het harmoniseren van regels voor maximale gewichten en afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen in grensoverschrijdende situaties, en het verbeteren van de handhaving van grensoverschrijdende regelgeving voor internationaal wegvervoer. Het voorstel is tijdens de onderhandelingen nog niet volledig besproken in raads werkgroepverband. Daarnaast is het voorstel gerelateerd aan de Richtlijn gecombineerd vervoer, die ook herzien zal worden.

---

<sup>10</sup> Time Table Redesign is een Europees initiatief om de capaciteitsverdeling/ jaardienstregeling te herontwerpen. Het geeft invulling aan enerzijds de wens van personenvervoerders om eerder inzicht te krijgen in hun dienstregelingen, en anderzijds de wens van goederenvervoerders om korter voor ingang van de nieuwe dienstregeling en gedurende het dienstregelingjaar capaciteit te kunnen reserveren.

<sup>11</sup> BNC-fiche Herziening Capaciteit spoorweginfrastructuur: *Kamerstukken II 2023–2024*, 22 112, nr. 3822.

## Inzet Nederland

Op 22 september jl. is uw Kamer via het BNC-fiche geïnformeerd over dit voorstel en de Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel.<sup>12</sup> Het kabinet is positief over het voorstel en verwelkomt de mogelijkheden voor harmonisatie en verduurzaming. Tegelijkertijd is het kabinet op onderdelen van het voorstel erg kritisch, bijvoorbeeld de voorgestelde verhoging van de aslast naar 12,5 ton en een verhoging van de maximaal toegestane hoogte van 4.00 meter naar 4.30 meter. Dat zou aanpassing van kunstwerken in Nederland betekenen. Het kabinet zet in op dimensies die passen binnen de huidige vormgeving van de infrastructuur. Daarnaast is het kabinet van mening dat de ambitie op het terrein van verduurzaming steviger kan.

## Indicatie krachtenveld

Over het algemeen zijn lidstaten positief over het voorstel van de Commissie, echter is een groot aantal kritisch op de uitbreiding van bepaalde dimensies en de effecten daarvan op de infrastructuur. Het commissievoorstel is gerelateerd aan de Richtlijn gecombineerd vervoer, waar het commissievoorstel veelvuldig naar verwijst. De Commissie heeft aangegeven dat de Richtlijn gecombineerd vervoer op korte termijn zal worden herzien. Het ligt niet voor de hand dat de richtlijn maximaal toegestane gewichten en afmetingen tot afronding komt voordat de richtlijn gecombineerd vervoer is verschenen.

## **Maritiem**

### **Richtlijn Naleving Vlaggenstaatverplichtingen**

#### Inhoud

Naar verwachting zet het Voorzitterschap in op het bereiken van een Algemene Oriëntatie tijdens de Transportraad op de herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen. De primaire doelstelling van deze richtlijn is om deze te harmoniseren met de internationale regelgeving, voornamelijk die van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Daarnaast wordt in de richtlijn een geharmoniseerd opleidingssysteem voor de lidstaten voorgesteld; wordt de verplichting gesteld tot het instellen van een controle en toezicht programma op de vloot van de lidstaat; wordt de verplichting gesteld tot een kwaliteitsmanagement-systeem. Ook wordt voorgesteld om een expertgroep voor vlaggenstaat-aangelegenheden op te richten die taken krijgt op het gebied van vlaggenstaatsinspectieprocedures en rapportagemethodieken.

## Inzet Nederland

Nederland kan omwille van de voortgang van het proces instemmen met de vaststelling van een algemene oriëntatie, maar heeft wel enkele kritische kanttekeningen bij het compromisvoorstel van het voorzitterschap. In het vervolg van het onderhandelingstraject zal het kabinet trachten verbeteringen te doen aanbrengen in de tekst die er nu ligt.

De tekst van de algemene oriëntatie staat ver van het oorspronkelijke voorstel af door de kritiek van veel lidstaten op het voorstel van de Commissie, wat maakt dat de huidige tekst voor het kabinet weliswaar werkbaar is, maar dat enkele belangrijke verbeteringen ten opzichte van

<sup>12</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn Gewichten en Afmetingen Zware wegvoertuigen: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3783*.

de bestaande richtlijn niet meer in het voorstel staan. Nederland wil de lidstaten daarom in de Transportraad oproepen tot een constructieve opstelling in de onderhandelingen met het Europees Parlement om die verbeteringen alsnog te kunnen doorvoeren. Tot dusver heeft Nederland<sup>13</sup> in de onderhandelingen actief voor risicogestuurd toezicht gepleit, wat omarmd is door zowel verschillende lidstaten als de Commissie.

Voor het kabinet is het belangrijk dat dit in het voorstel gehandhaafd blijft. Een andere belangrijke wijziging die op initiatief van Nederland in het voorstel is opgenomen is dat inspecties niet per se in alle gevallen aan boord van het schip dienen plaats te vinden. Hierdoor kunnen moderne inspectietechnieken worden toegepast, zoals inspecties op afstand en/of deels bij de reder op het kantoor.

#### Indicatie Krachtenveld

Het overgrote deel van de lidstaten is kritisch over de Commissievoorstellen voor deze herziening. Op dit moment wordt echter niet verwacht dat lidstaten de algemene oriëntatie zullen blokkeren, omdat iedereen waarde hecht aan voortgang in het proces. Op verschillende onderdelen van het voorstel is in het vervolgtraject nog wel discussie te verwachten. Vooral de onbekende administratieve last door extra inspecties, extra rapportageverplichtingen en verplichtingen m.b.t. digitalisering en een kwaliteitsmanagementsysteem kunnen een struikelblok vormen voor de lidstaten. Lidstaten vrezen dat deze extra Europese eisen uiteindelijk ook negatief uitpakken voor de aantrekkelijkheid van de keuze, door reders, voor een Europese vlag. De extra kosten (door extra inspecties) zullen uiteindelijk immers ook door de sector betaald moeten worden. Ook zien lidstaten met deze voorstellen geen betere balans ontstaan tussen vlaggenstaat en havenstaat controles.

### **Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek**

#### Inhoud

Naar verwachting zal het voorzitterschap inzetten op het bereiken van een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad. Het doel van de herziening Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek<sup>14</sup> is het gestructureerd verzamelen van informatie over ernstige ongevallen op of met kleine vissersvaartuigen waarmee de veiligheidstandaard voor deze categorie kan worden verhoogd, de richtlijn in lijn brengen met de bestaande regelgeving van de IMO en de beschikbare kennis en capaciteit van de nationale instituten voor ongevallenonderzoek (OVV's) te verbeteren. Voor het laatste wil de Commissie OVV's verplichten om een kwaliteitsmanagementsysteem in te richten.

#### Inzet Nederland

Het kabinet kan instemmen met het compromisvoorstel van het voorzitterschap en daarmee met het vaststellen van de algemene oriëntatie. Het kabinet verwelkomt het doel van het voorstel ter bescherming van kleine zeegaande vissersvaartuigen en vindt het positief dat de richtlijn in lijn wordt gebracht met de IMO-conventies en Codes. Hiervoor heeft Nederland dan ook in de Raadswerkgroepen actief tekstvoorstellen

<sup>13</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn naleving vlaggenstaatverplichtingen: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3733.*

<sup>14</sup> BNC-fiche Richtlijn Maritiem Ongevallenonderzoek: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3737.*



aangedragen om het voorstel van de Commissie te verduidelijken en daarmee ongewenste gevolgen van de revisie te voorkomen.

#### Indicatie krachtenveld

De lidstaten waren over het algemeen positief over de voorstellen van de Commissie met betrekking tot de richtlijn voor het onderzoek naar maritieme ongevallen en waren eensgezind over de voorgestelde aanpassingen. Er worden geen tegenstemmen voorzien tijdens de Transportraad. Echter, het voorstel om een kwaliteitsmanagementsysteem op te zetten, werd door de meeste lidstaten, waaronder Nederland, niet goed ontvangen en is daarom verwijderd.

### **Richtlijn Havenstaatcontrole**

#### Inhoud

Naar verwachting zet het Voorzitterschap in op het bereiken van een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad. Nederland is met ongeveer 1600 te inspecteren buitenlands gevlagde zeeschepen veruit de grootste havenstaat van Europa.<sup>15</sup> De Commissie stelt voor om de Richtlijn aan te laten sluiten op regelgeving van de IMO en afspraken die zijn gemaakt binnen het Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). De Commissie stelt ook voor om digitale certificaten, milieugerelateerde bevindingen en de mate van CO<sub>2</sub>-uitstoot van een schip te koppelen aan het scheepsrisicoprofiel. Een mogelijkheid om havenstaatcontroles op vissersschepen langer dan 24 meter uit te voeren en een kwaliteitsmanagementsysteem zijn ook onderdeel van de plannen.

#### Inzet Nederland

Het kabinet kan zich vinden in het compromisvoorstel van het voorzitterschap en daarmee met het vaststellen van een algemene oriëntatie. Er is sprake van harmonisatie met internationale afspraken bij IMO en de gemaakte afspraken binnen het Parijse Memorandum voor havenstaatcontroles. Hierbij speelt Nederland een belangrijke rol. De door de Raad aangedragen aanpassingen van de Commissievoorstellen werden breed door de lidstaten gesteund. Voorzien is dat dit zonder problemen kunnen worden geïmplementeerd in de Nederlandse nationale wetgeving. Nederland heeft het voorstel om havenstaatcontroles uit te kunnen voeren op vissersvaartuigen langer dan 24 meter gesteund. Deze controles dragen bij aan een hoger veiligheid- en milieubewustzijn van reders en bemanningen binnen deze sector. Een belangrijke bijdrage van Nederland is ook het herzien van de richtlijn met betrekking tot de inspectieverplichtingen (fair-share) voor de lidstaten in eerste instantie wat geen onderdeel was van het Commissievoorstel. Hiermee worden direct een aantal EMSA-auditbevindingen voor lidstaten (waaronder Nederland) verholpen.

#### Indicatie krachtenveld

Naar verwachting stemmen alle lidstaten in met de algemene oriëntatie. Lidstaten staan positief tegenover de voorstellen waar het gaat om het harmoniseren. De lidstaten zijn ook voorstander van het toekennen van een groter gewicht aan milieugerelateerde tekortkomingen binnen het scheepsrisicoprofiel.

---

<sup>15</sup> BNC-fiche Richtlijn havenstaatcontrole: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3736.*

Lidstaten konden zich niet vinden in de mate waarin een schip vervuilende uitlaatgassen uitstoot. Dit leidde tot het schrappen daarvan uit het compromisvoorstel. Ook de opname van elektronische scheepscertificaten in het scheepsrisicoprofiel werd verwijderd, omdat lidstaten het ongepast vonden om reders te straffen (hoger risico/meer inspecties) op een onderwerp waar de reder zelf geen invloed heeft. Certificaten worden immers door de vlaggenstaat uitgegeven. Dit zou de keuze voor een EU-vlag door reders negatief kunnen beoordelen. Lidstaten zijn ook verenigd in het afwijzen van het kwaliteitsmanagementsysteem voorstel vanwege hoge kosten en lage baten, vergelijkbaar met de Nederlandse bezwaren.

## **Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging**

### Inhoud

De Raad zal spreken over het voorstel voor de herziening van de Richtlijn inzake verontreiniging<sup>16</sup> vanaf schepen en invoering van sanctie voor inbreuken welke deel uitmaakt van een breder maritiem pakket aan voorstellen dat door de Europese Commissie op 1 juni jl. werd gepresenteerd. De huidige richtlijn stelt in de hele Europese Unie toepasbare regels op voor het opleggen van sancties bij lozing van olie of andere vervuilende stoffen vanaf schepen in EU-wateren. Het voorstel om de richtlijn te herzien is tot stand gekomen naar aanleiding van een evaluatie van de richtlijn waaruit bleek dat de huidige richtlijn maar beperkt leidt tot sancties voor scheepsverontreinigingen in EU-wateren en dat verdere harmonisatie met internationale wetgeving nodig is. Het doel van het voorstel is om opsporing, detectie en sanctionering van scheepsverontreinigingen te verbeteren en daarmee het milieu te verbeteren en te beschermen. De verwachting is dat tijdens de Transportraad de voortgang zal worden besproken, gezien de onderhandelingen nog in Raadswerkgroepverband lopen.

### Inzet Nederland

Het kabinet streeft naar een zo hoog mogelijk aantal detecties, opsporingen en sancties in het geval van illegale scheepslozingen in Europese wateren om daarmee het milieu te verbeteren en kan het voorstel dan ook grotendeels ondersteunen. Nederland zal gedurende de raadswerkgroepen aandacht vragen voor de mogelijk hoge administratieve last van de gewijzigde richtlijn op landen waar al veel gesurveilleerd en gehandhaafd wordt, zoals Nederland, en zal pleiten voor flexibiliteit voor lidstaten in de wijze van handhaving.

### Indicatie krachtenveld

Naar verwachting zullen veel lidstaten op hoofdlijnen positief staan ten opzichte van het wijzigingsvoorstel om de opsporing, detectie en sanctionering van scheepsverontreinigingen te verbeteren. De positie van het Europees Parlement is nog niet bekend.

## **Terugkoppeling Trilogen**

Naar verwachting zal het voorzitterschap de voortgang van de triloogonderhandelingen over TEN-T en het SES2+ regelgevingspakket agenderen. Het Spaanse voorzitterschap maakt zich hard om voortgang in deze dossiers te bewerkstelligen.

<sup>16</sup> BNC-fiche Herziening Richtlijn Scheepsverontreiniging: *Kamerstukken II 2023–2024, 22 112*, nr. 3738.

Op TEN-T is de inzet van Nederland in de lopende trilogie om zo dicht mogelijk bij de Algemene oriëntatie van de Raad te blijven. Nederland blijft zich inzetten voor opname van de internationale verbinding van de Lelylijn naar Bremen. Voor spoor is de Nederlandse inzet verder toegelicht in de Kamerbrief van 17 oktober.<sup>17</sup>

Voor het SES2+ regelgevingspakket wil het kabinet constructief meewerken, maar hecht groot belang aan voldoende waarborgen in de regelgeving over de soevereiniteit van het luchtruim en de nationale aansturing van de luchtverkeersleiding. Nederland bevindt zich daarmee in een grote groep lidstaten met gelijklopende standpunten.

### **Diversen – Vermoeide piloten en luchtvaarisico's**

Tijdens de aankomende Transportraad heeft Nederland een diversienpunt aangevraagd om aandacht te vragen voor signalen van (over)vermoeide piloten en de daarmee verbonden luchtvaartveiligheidsrisico's. Dit is een beladen kwestie die het spanningsveld belicht tussen veiligheidsoverwegingen en de arbeidsomstandigheden van piloten, met name bij Europese (ultra) *low-cost carriers*. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging aan het lid Boucke (D66) bij het Commissiedebat Luchtvaart op 25 oktober jl. om deze kwestie te agenderen.

---

<sup>17</sup> Kamerbrief Voortgang TEN-T Spoor: *Kamerstukken II 2023–2024, 29 984, nr. 1164.*