

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1097

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Den Haag, 20 november 2024

Hierbij sturen wij u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid, de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024. Het kabinet is voornemens deel te nemen aan deze bijeenkomst.

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 geïnformeerd bij de beantwoording van het schriftelijk overleg dat nog gepland staat met de Kamer.

Tevens wordt de Kamer in deze brief geïnformeerd over de mogelijke ondertekening van een verklaring van lidstaten over de nieuwe spoorgoederencorridor North Sea-Rhine-Mediterranean, die en marge van de Transportraad kan plaatsvinden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

I. Geannoteerde Agenda

De agenda van de Transportraad op 5 december a.s. is nog niet bekendgemaakt door het Hongaars voorzitterschap. Het voorzitterschap streeft er naar verwachting naar om op een aantal onderwerpen tot een algemene oriëntatie te komen. Dit betreft de herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie; de verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen en de richtlijn wederzijdse erkenning rijntzeggingen. Verder wordt een beleidsdebat verwacht over de verordening passagiersrechten luchtvaart en een voortgangsrapportage over de wijziging richtlijn intermodaal vervoer (Combined Transport). Daarnaast zal het voorzitterschap op een aantal dossiers informatie delen over de voortgang van de trilogieën. Dit betreft de herziening rijbewijsrichtlijn, de verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit, en de herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA).

Herziening verordening handhaving passagiersrechten in de Unie

Inhoud

Op 29 november 2023 heeft de Europese Commissie (hierna: Commissie) het herzieningsvoorstel over passagiersrechten voor alle modaliteiten in de Unie gepubliceerd.¹ Dit betekent dat het voorstel naast het vliegtuig ook ziet op andere soorten vervoer waaronder trein, bus en schip. Het voorstel verbetert regels² over informatievoorziening aan passagiers, bescherming in het geval van reisverstoringen, handhaving en klachtenbehandeling voor reizen. Het houdt in dat tekortkomingen in de tenuitvoerlegging en handhaving van passagiersrechten worden verminderd en dat rechten ten volle kunnen worden uitgeoefend. Met het voorstel wil de Commissie tevens bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van collectieve vervoerswijzen³ en daarmee ook de *Green Deal* ten uitvoer te leggen. De verwachting is dat het voorzitterschap zal trachten tot een algemene oriëntatie te komen op de Transportraad.

Inzet Nederland

Het kabinet zet zich in voor een hoog niveau van consumentenbescherming, zoals artikel 38 van het Handvest van de grondrechten van de EU ook voorschrijft.⁴ Het kabinet acht het hernieuwen van passagiersrechten op EU-niveau wenselijk, omdat dit het speelveld in de Unie gelijkjer maakt. Hierbij is het wel van belang dat de regels duidelijk, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Het kabinet zet zich hier tijdens de onderhandelingen in Brussel voor in. Inmiddels is het voorstel naar aanleiding van opmerkingen van lidstaten, waaronder Nederland, aangepast en verbeterd. Definities zijn verduidelijkt en het voorstel is beter uitvoerbaar en handhaafbaar geworden. Er zijn nog enkele vragen bij het artikel dat gaat over terugbetalingen, maar (naar verwachting) kan Nederland instemmen met de Algemene Oriëntatie.

¹ COM(753)2023, hier is op 26 januari 2024 een BNC fiche over verzonden aan uw Kamer [Kamerstuk 22 112, nr. 3870].

² Meerdere verordeningen worden herzien: (EG) nr. 261/2004, (EG) nr. 1107/2006 (rechten van passagiers met beperkte mobiliteit, (EU) nr. 1177/2010 (zeevervaart), (EU) nr. 181/2011(bus) en (EU) 2021/782 (spoor).

³ Middels sterke passagiersrechtenbescherming wordt gehoopt dat reizigers kiezen voor gezamenlijke vervoerswijzen en dat ze voor elk deel van hun reis de meest efficiënte en duurzame vervoerswijze selecteren. Collectieve vervoerswijzen zijn bijvoorbeeld het reizen per trein en bus.

⁴ OJ C 326, 26.10.2012, p. 391–407, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj

Krachtenveld

Veel lidstaten staan net als Nederland over het algemeen positief tegenover het voorstel. Er bestaan nog wel zorgen over het artikel dat gaat over terugbetalingen en over het artikel dat gaat over tussenpersonen uit derde-landen. Ook hebben verschillende lidstaten de voorkeur geuit voor een volledige herziening van de verordening passagiersrechten luchtvaart (261/2004). Dit laatste staat niet in de weg voor het verwelkomen van deze gedeeltelijke herziening. Het voorstel gaat de juiste kant op.

Verordening inzake passagiersrechten multimodale reizen

Inhoud

Verwacht wordt dat het voorzitterschap tijdens de aankomende Transportraad tot een algemene oriëntatie wil komen op het voorstel over passagiersrechten in de context van multimodale reizen^{5,6}. Het voorstel introduceert regels inzake discriminatie, informatievoorziening, bescherming ingeval van reisverstoringen, handhaving, en klachtenbehandeling voor multimodale reizen. Tijdens een multimodale reis maakt men gebruik van verschillende vervoersmiddelen, bijvoorbeeld een vliegtuig en een trein.

Met het voorstel wil de Commissie ervoor zorgen dat passagiers die multimodaal reizen niet meer afhankelijk zijn van de voorwaarden van specifieke vervoersovereenkomsten. De Commissie stelt tevens dat het verbeteren van passagiersrechten in de context van multimodale reizen een belangrijk element is voor de verduurzaming van reizen over lange afstanden: ingeval van goede bescherming (met name in geval van reisonderbrekingen) kunnen passagiers die lange afstanden willen afleggen dit doen door verschillende vormen van vervoer te combineren, waardoor voor elk deel van de reis de meest efficiënte en duurzame vervoerswijze kan worden gebruikt. Dit sluit aan bij de *Green Deal* en één van de ambities van het visie-document *Strategie voor Slimme & Duurzame Mobiliteit*, die de Commissie in 2020 heeft aangenomen.⁷

Op 12 juni 2024 is een voortgangsverslag gepubliceerd.⁸ Uit dit voortgangsverslag volgde onder andere dat verdere afstemming tussen dit voorstel en de bestaande sectorale wet- en regelgeving noodzakelijk is.

Inzet Nederland

Het kabinet zet zich in voor een hoog niveau van consumentenbescherming. Het kabinet acht het regelen van passagiersrechten in de context van multimodale reizen op EU-niveau wenselijk, omdat dit uniforme regels creëert binnen de Unie. Hierbij is het wel van belang dat de regels duidelijk, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.

⁵ Multimodale reizen worden in het voorstel gedefinieerd als reizen waarbij passagiers ten minste twee vormen van openbaar vervoer combineren om een eindbestemming te bereiken, zoals een vlucht met een treindienst of een treindienst met een busdienst.

⁶ COM(752)2023, hier is op 26 januari 2024 een BNC fiche over verzonden aan uw Kamer [Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3869].

⁷ Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.7Verordening (EU).

⁸ 16307/23 + ADD 1, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on passenger rights in the context of multimodal journeys – Progress report, Brussels, 12 June 2024.

Bovendien zijn multimodale reisproducten een opkomend fenomeen en is het belangrijk dat voldoende stimulansen geboden worden voor vervoerders om multimodale reisproducten te ontwikkelen en aan te bieden. Over-regulatie dient daarom zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Het kabinet heeft zich tijdens de onderhandelingen met name ingezet op de reikwijdte van het voorstel, op het verduidelijken en vereenvoudigen van definities, en op het zoveel mogelijk laten aansluiten van dit voorstel op de bestaande sectorale wet- en regelgeving. Het kabinet wil additionele (administratieve) lasten zoveel mogelijk tegengaan. Zo heeft het kabinet gepleit voor een duidelijkere, restrictievere definitie van multimodale passagiersknooppunten om disproportionele (administratieve) lasten voor kleine stations tegen te gaan, en vragen gesteld over de regels die zien op wie aansprakelijk is in het geval van vertragingen of annuleringen van multimodale reizen. Veel van deze punten zijn aangepast en verbeterd. Nederland heeft nog enkele kleine punten ter verbetering, maar kan (naar verwachting) instemmen tijdens de Algemene Oriëntatie.

Indicatie krachtenveld

Meerdere lidstaten zijn, net als Nederland, kritisch op de reikwijdte, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van het voorstel. Meerdere lidstaten pleiten voor een sterk restrictief toepassingsgebied van het voorstel om de wetgeving eenvoudig te houden. Daarbij wordt gepleit om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande sectorale wetgeving en om zo min mogelijk nieuwe verplichtingen in het leven te roepen. Over het algemeen verwelkomen lidstaten de aanpassingen die zijn gemaakt tijdens de onderhandelingen en vinden ze dat het voorstel de juiste kant op gaat.

Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen

Inhoud

De Richtlijn wederzijdse erkenning van rijontzeggingen maakt, samen met de rijbewijs en cross border exchange (CBE) richtlijn deel uit van het «Road Safety Package».⁹ Naar verwachting streeft het voorzitterschap naar het bereiken van een algemene oriëntatie tijdens de aankomende Transportraad. Deze richtlijn is van belang voor de verkeersveiligheid binnen de Europese Unie, omdat deze ervoor zorgt dat rijontzeggingen die in één lidstaat worden opgelegd ook in andere lidstaten worden erkend. Door deze maatregel kunnen bestuurders die een ernstige verkeersovertreding begaan in een EU land niet in een ander EU-land blijven rijden. Dit dossier is onder verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie en Veiligheid.

Het bereiken van een algemene oriëntatie vormt een belangrijke stap in het verbeteren van grensoverschrijdende handhaving van rijontzeggingen. De Commissie wil hiermee de veiligheid op de Europese wegen versterken en bijdragen aan een eerlijk en effectief handhavingssysteem binnen de EU.

⁹ BNC-fiche: Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen. Kamerstukken II 2023–2024, 22 112, nr. 3650

Inzet Nederland

Het kabinet heeft een overwegend positieve houding ten aanzien van het voorstel voor de richtlijn en waardeert de doelstelling. Het kabinet erkent dat effectieve handhaving, ook over de grens, essentieel is om overtreders verantwoordelijkheid te laten nemen voor hun daden en herhaling te voorkomen. Dit draagt bij aan veiligere wegen in de Unie.

Het kabinet ziet echter een aantal belangrijke juridische en praktische aandachtspunten die de uitvoerbaarheid van de voorgestelde richtlijn en daarmee het beoogde effect in geding kunnen brengen. Er zit bijvoorbeeld complexiteit in het omgaan met de verschillen tussen lidstaten bij het opleggen van rijontzeggingen. Het kabinet acht het van belang dat er voldoende mogelijkheden in de richtlijn blijven om in bepaalde gevallen gebruik te kunnen maken van een uitzonderingsgrond om een rijontzegging niet over te nemen en om de duur van de rijontzegging aan te passen naar de in Nederland geldende strafvorderingsrichtlijnen of de wettelijke maxima en op deze manier eventuele rechtsongelijkheid in Nederland zoveel mogelijk te kunnen voorkomen. Het kabinet vindt het belangrijk dat er in de verschillende lidstaten zorgvuldige procedures worden gevolgd voordat een maatregel door Nederland overgenomen wordt, bijvoorbeeld bij het vaststellen van de daadwerkelijke bestuurder en het informeren van de betrokkene over opgelegde maatregelen zodat de beschikbare rechtsmiddelen ingezet kunnen worden. Het kabinet verwacht tot slot dat deze verandering aanzienlijke impact zal hebben op de uitvoering in Nederland, vooral vanwege de benodigde investeringen in IT-systemen en de aanpassing van procedures.

Indicatie krachtenveld

Zowel de Europese Commissie als de lidstaten, waaronder Nederland, ondersteunden het doel van deze richtlijn om de verkeersveiligheid te verbeteren door grensoverschrijdende handhaving te versterken. Op 31 oktober jl. is het laatste compromisvoorstel van de richtlijn ontvangen en de onderhandelingen in de raads werkgroep zijn nog gaande. Een aantal lidstaten heeft hun zorgen geuit over de voortgang van de discussie en geeft aan dat het voorstel nog te veel complexe zaken bevat en daarmee niet rijp wordt geacht om als algemene oriëntatie aan te nemen in de Transportraad van 5 december a.s. Een andere groep lidstaten lijkt echter in algemene zin akkoord te kunnen gaan met de overwegingen uit het laatste compromisvoorstel. Ook het kabinet vindt dat de discussie zich in positieve richting ontwikkelt en staat achter het behalen van algemene oriëntatie, maar heeft wel nog aandachtspunten voor de praktische uitvoering, waaronder de administratieve lasten en de kosten van IT-aanpassingen die zwaar kunnen drukken op nationale uitvoeringsorganisaties. Het positieve standpunt dat Nederland zal innemen is onder voorbehoud van mogelijke aanpassingen na het laatste compromisvoorstel van 31 oktober jl.

Verordening passagiersrechten luchtvaart

Inhoud

Tijdens de Transportraad zal naar verwachting een beleidsdebat plaatsvinden over de Verordening passagiersrechten luchtvaart.¹⁰ Deze Verordening regelt de rechten van vliegtuigpassagiers. Zo hebben passagiers bijvoorbeeld recht op compensatie als zij tegen hun wil worden geweigerd voor een vlucht (instapweigering), als hun vlucht minimaal drie uur vertraagd is, of als hun vlucht binnen twee weken voor het geplande vertrek geannuleerd wordt. Daarnaast hebben passagiers recht op verzorging, zoals maaltijden, drinken en indien nodig een hotelovernachting.

De verordening heeft bijgedragen aan een forse vermindering van instapweigeringen en annuleringen. Voor luchtvaartmaatschappijen heeft de verordening substantiële financiële gevolgen gehad, vooral vanwege de compensatieverplichting bij vertraging. Dit heeft ertoe bijgedragen dat luchtvaartmaatschappijen grote inspanningen doen om vertragingen en annuleringen te voorkomen. Dat is in het belang van consumenten. Tegelijkertijd heeft de onduidelijke formulering van de verordening ook geleid tot een aanzienlijk aantal klachten, rechtszaken en procedures bij het Hof van de Europese Unie. Met name de afbakening van buitengewone omstandigheden heeft geleid tot veel jurisprudentie.

In 2013 publiceerde de Commissie een voorstel om de verordening te verduidelijken, onder andere met betrekking tot de definitie van buitengewone omstandigheden.¹¹ Het Commissievoorstel is ook besproken in de Transportraad¹² en het Europees Parlement.¹³ Het meest actuele tekstvoorstel is dat van het Kroatische voorzitterschap van de Raadswerkgroep Luchtvaart in maart 2020.¹⁴ Kort daarna werden de onderhandelingen hierover gestaakt vanwege de uitbraak van de coronapandemie.

Inmiddels wordt een deel van de verordening – de artikelen die gaan over handhaving – herzien in het voorstel van de Commissie inzake de handhaving van passagiersrechten¹⁵ in de Unie. Dit voorstel wordt momenteel in Raadswerkgroepen in Brussel besproken.

Inzet Nederland

Het kabinet verwelkomt de gedeeltelijke herziening, maar acht een volledige herziening wenselijk en noodzakelijk. Begrijpelijke en uniforme Europese regels omtrent passagiersbescherming zijn essentieel. Deze regels moeten daarnaast proportioneel, eenduidig, uitvoerbaar en handhaafbaar zijn. Het kabinet hecht waarde aan een goed evenwicht van de voorgestelde maatregelen met een balans tussen passagiersbescherming enerzijds en lasten voor luchtvaartmaatschappijen anderzijds.

¹⁰ Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91 (Voor de EER relevante tekst) – Verklaring van de Commissie. [zie: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/AUTO/?uri=celex:32004R0261>]

¹¹ COM(2013) 130 final.

¹² 14248/13 [zie: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14248-2013-INIT/nl/pdf>]

¹³ Report – A7-0020/2014 [zie: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2014-0020_EN.html?redirect]; P7_TC1-COD(2013)0072 [zie: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014AP0092>]

¹⁴ 5123/1/20 REV 1 [Zie: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5123-2020-REV-1/en/pdf>]

¹⁵ COM (2023) 753.

Meer specifiek zou het kabinet zich bij een volledige herziening bijvoorbeeld in kunnen zetten voor regels ingeval van *tarmac delays* / vertragingen op het asfalt (vertragingen in het vliegtuig, bijvoorbeeld op de start- of taxibaan, in plaats van op de luchthaven), een uitbreiding van passagiersrechten door annulering bij een negatief reisadvies mogelijk te maken, en een Europees ticketgarantiefonds.

Indicatie krachtenveld

Meerdere lidstaten hebben aangegeven voorstander te zijn voor een volledige herziening. Mede gelet op het feit dat de verordening twintig jaar oud is en tot veel klachten, rechtszaken en hofzaken heeft geleid, is een volledige herziening wenselijk en noodzakelijk.

Herziening richtlijn intermodaal vervoer (voorheen gecombineerd vervoer)

Inhoud

Verwacht wordt dat het voorzitterschap een stand van zaken geeft van de wijziging van de richtlijn intermodaal vervoer (voorheen bekend als de richtlijn gecombineerd vervoer). De gewijzigde richtlijn heeft als doel het faciliteren van een toename van Europees intermodaal goederenvervoer. Uw kamer is op 15 december jl. hierover geïnformeerd via het BNC-fiche¹⁶ en ook op diverse manieren in mei/juni naar aanloop van de Trans-portraad op 18 juni jl.¹⁷

Het voorstel voor de wijziging van deze richtlijn bevat specifieke criteria om intermodaal en gecombineerd goederenvervoer te definiëren. Daarnaast bevat het voorstel vereisten aan de manier waarop dit aangetoond en gecontroleerd kan worden, namelijk via de eFTI-platformen¹⁸ die op grond van de eFTI-verordening¹⁹ door de markt ingericht zullen worden. Verder verplicht het voorstel lidstaten tot het opstellen van een beleidskader voor intermodaal goederenvervoer, inclusief bestaande belastingvoordelen en nieuwe maatregelen. Tot slot zijn er artikelen opgenomen over de vrijstelling van rijverboden voor intermodaal of gecombineerd goederenvervoer en het transparant publiceren van gegevens van terminals.

Inzet Nederland

Het kabinet staat over het algemeen positief tegenover het wijzigen van de richtlijn zodat deze effectiever ingezet kan worden. Dit is in lijn met het nationale beleid op multimodaal goederenvervoer. Echter, het kabinet heeft wel een aantal kritische kanttekeningen die tijdens de onderhandelingen naar voren worden gebracht. Op een aantal punten zoekt Nederland op dit moment ook naar verhelderingen.

Het kabinet is voorstander van een verduidelijking van de definitie van intermodaal en gecombineerd goederenvervoer. Het kabinet zet in op een simpele, duidelijke en juridisch houdbare definitie die voor de bevoegde autoriteiten controleerbaar en handhaafbaar is en voor de marktpartijen werkbaar. Ook is het kabinet van mening dat de definitie voor intermodaal

¹⁶ Kamerstuk 2023–2024, 22 112, nr. 3892.

¹⁷ Kamerstuk 2023–2024, 21 501-33, nr. 1071 en Kamerstuk 2023–2024, 21 501-33, nr. 1074.

¹⁸ eFTI staat voor elektronische informatie over goederenvervoer.

¹⁹ COM(2020) 1056 verordening inzake elektrische informatie over goederenvervoer. Zie: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32020R1056>

en gecombineerd goederenvervoer in praktijk niet nadelig uit moet pakken voor Nederland als lidstaat.

Met betrekking tot de voorgestelde koppeling met de eFTI-verordening ziet het kabinet zowel kansen als risico's. Risico's omdat door het gebruik van eFTI de implementatie van eFTI zelf complexer wordt (en daardoor de implementatie vertraagt wat het kabinet niet wil) en omdat in de eFTI-verordening staat dat het gebruik van eFTI niet verplicht is voor marktpartijen (en daarmee de vraag ontstaat hoe om te gaan met marktpartijen die niet bij een eFTI-platform aangesloten zijn). Het kabinet ziet kansen omdat uitbreiding van eFTI met informatie over intermodaal en gecombineerd goederenvervoer wellicht ook kan leiden tot snellere eFTI adoptie in den brede.

Met betrekking tot de nationale beleidskaders heeft het voorzitterschap enkele wijzigingen voorgesteld ten opzichte van het originele voorstel. Dit is voor Nederland, en een aantal andere lidstaten, echter nog geen voldoende passend voorstel. Voor Nederland is van belang dat er voldoende ruimte beschikbaar is om nationale keuzes te maken. Met betrekking tot de vaarwegen zijn schaarste van ruimte en water een feit. Dit vereist keuzes in prioritering, middelen, prestaties en capaciteit. Hierbij rekening houdend met nationale opgaven zoals de herprioritering van aanleg van infrastructuur naar instandhouding, de gevolgen voor stikstofuitstoot, het capaciteitsgebrek bij de uitvoering, het klimaatadaptief inrichten van de vaarwegen alsook de vraag hoe de voorgestelde wijzigingen van deze richtlijn zich verhouden tot de in werking getreden TEN-T verordening²⁰.

Het kabinet is positief over de vrijstelling van rijverboden voor intermodaal of gecombineerd goederenvervoer en zet tijdens de onderhandelingen dan ook in op behoud van deze vrijstelling. Op deze manier kunnen vrachtwagens die het eerste of laatste korte deel van de reis uitvoeren, de terminals bereiken op het moment dat dat nodig is afhankelijk van aankomst- of vertrektijden van een trein of schip. Daarnaast zijn feestdagen van buurlanden van invloed op de Nederlandse wegen en parkeerplaatsen. De introductie van een vrijstelling van rijverboden voor intermodaal vervoer kan deze problematiek verzachten.

Ten aanzien van de voorgestelde wijzigingen met betrekking tot het publiceren van gegevens van terminals, is het kabinet van mening dat nog onvoldoende duidelijk is in hoeverre de gewijzigde richtlijn voldoende waarborgen biedt om deze wijziging bij private terminals teweeg te brengen, wat de juridische impact is en wat de impact is voor de marktpartijen.

Indicatie krachtenveld

Met de meest recente versie van het voorstel is door het voorzitterschap voor een aantal lidstaten, waaronder Nederland, een aantal stappen in de goede richting gezet voor wat betreft de definitie van intermodaal en gecombineerd goederenvervoer. Er zijn echter nog steeds een aantal kritische vragen met betrekking tot de uitvoerbaarheid, controleerbaarheid en handhaafbaarheid waar nu verheldering op wordt gezocht. Voor andere lidstaten ligt dit voorstel voor de definitie echter verder af van waar zij op in zetten.

²⁰ COM(2021) 812 Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende Unie richtsnoeren voor het trans-Europese transportnetwerk, amendering verordening (EU) 2021/1153 en verordening (EU) No 913/2010 en herroepen van verordening (EU) 1315/2013

Met betrekking tot de koppeling aan de eFTI-verordening wordt er met de meest recente versie van het voorstel door het voorzitterschap een poging gedaan verschillende risico's te ondervangen. Echter zijn er voor Nederland, en nog een aantal andere lidstaten, nog wel een aantal verhelderende vragen te stellen in het kader van complexiteit en uitvoerbaarheid. Daarnaast hebben een aantal lidstaten, waaronder Nederland, de vraag gesteld of de koppeling met eFTI op dit moment nog niet te vroeg is, aangezien de eFTI-verordening nog niet succesvol geïmplementeerd is en gebruikt wordt.

Met betrekking tot de nationale beleidskaders heeft het voorzitterschap enkele wijzigingen voorgesteld ten opzichte van het originele voorstel. Dit is voor Nederland, en een aantal andere lidstaten, echter nog geen voldoende passend voorstel. Voor Nederland is van belang dat er voldoende ruimte beschikbaar is om nationale keuzes te maken die aan kunnen sluiten op de nationale problematiek.

Diversenpunten

Het voorzitterschap zal bij de diversenpunten informatie geven over enkele lopende triloggen:

Herziening Rijbewijsrichtlijn

De verwachting is dat de triloggen begin 2025 zijn afgerond, waarmee de richtlijn definitief wordt vastgesteld.

Verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit

De Raad heeft op 18 juni jl. een algemene oriëntatie bereikt over het voorstel verordening capaciteit spoorweginfrastructuur in de EU. Het Hongaars voorzitterschap van de Raad start op 19 november de triloof fase van de onderhandelingen en zal hierover een korte terugkoppeling geven.

Herziening verordening Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA)

Het Voorzitterschap zal naar verwachting rapporteren over de voortgang van de (vooralsnog informele) besprekingen tussen Commissie, het Europees Parlement en de Raad over deze verordening. De triloggen zijn het op moment van schrijven nog niet begonnen, maar het voorzitterschap (Spanje heeft dit overgenomen van Hongarije) wil hier zo snel mogelijk mee beginnen.

II. Verklaring lidstaten over nieuwe spoorgoederencorridor North Sea- Rhine – Mediterranean

Tussen de EU-lidstaten België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland en niet-EU lidstaat Zwitserland wordt een verklaring voorbereid over de start van de nieuwe spoorgoederencorridor North Sea – Rhine – Mediterranean (NSRM). De verklaring wordt mogelijk getekend en marge van de Transportraad.

De nieuwe spoorgoederencorridor NSRM vervangt op basis van de recent herziene TEN-T verordening²¹ de bestaande spoorgoederencorridor Rhine Alpine (RALP) en de spoorgoederencorridor North Sea – Mediterranean (NSM). Er worden geen nieuwe bevoegdheden gecreëerd, maar bevoegd-

²¹ (EU)2024/1670 van 28 juni 2024

heden van de bestaande (Noord-Zuid) corridors worden samengevoegd in de nieuwe corridor NSRM, die daarmee ook efficiënter kan zijn.

De verklaring wordt voorbereid om het toezichthoudende orgaan (de zogenaamde «executive board») van de lidstaten op te richten.