

Vergaderjaar 2020–2021

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 832**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 oktober 2020

Hierbij doe ik u de geannoteerde agenda toekomen van de informele videoconferentie met EU-transportministers die op 29 oktober 2020 plaatsvindt.

Alhoewel het Duits Voorzitterschap nog geen agenda heeft gepubliceerd, hebben ze wel al te kennen gegeven deze bijeenkomst te willen benutten voor het thema digitalisering & mobiliteit. Met betrekking tot dat thema is het Voorzitterschap voornemens een (niet-juridisch bindende) Ministersverklaring aan te nemen. Mocht de agenda van de informele bijeenkomst op belangrijke punten anders zijn dan het bovengenoemd thema, dan zal ik u hierover in het kader van het schriftelijk overleg van 26 oktober a.s. informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

## **Informele transportraad met EU-transportministers**

Op 29 oktober organiseert het Duits Voorzitterschap een informele Transportraad. Tijdens deze bijeenkomst zullen de EU-Ministers het gesprek voeren over het thema digitalisering & mobiliteit, waarna het Voorzitterschap, samen met de EU-transportministers, de Passau Verklaring wil aannemen. Middels deze verklaring beoogt het Voorzitterschap het EU-transportstelsel duurzamer, veiliger, consistent en efficiënter te maken, door in te zetten op een vijftal actiegebieden, waaronder het versterken en uitbreiden van de digitale infrastructuur (smart mobility initiatieven, digitaliseren goederenvervoer etc.) en automatisering van de transportmodaliteiten. De verklaring maakt onderdeel uit van de *New Mobility Approach*, het Duitse antwoord op de Green Deal.

### **Versterken en uitbreiden van het digitaal EU-transportstelsel: smart mobility**

#### Inhoud en inzet Nederland

Het Duits Voorzitterschap stuurt in de verklaring erop aan dat het nodig is om een aantal belangrijke maatregelen te nemen om te zorgen voor een uitstekend werkende digitale infrastructuur voor alle modaliteiten. Met betrekking tot slimme mobiliteit worden in de Passau verklaring een aantal zaken genoemd, die hier een bijdrage aan zouden kunnen leveren, waaronder het stellen van minimale te behalen waarden voor snelheden van en geografische dekking voor mobiele netwerken. Tevens spreekt het Voorzitterschap over voorstellen om de EU-infrastructuur uit te rusten met extra sensoren voor onderhoud en verkeersmanagement. De Nederlandse inzet op deze thema's staat beschreven in de Kamerbrief *Smart Mobility Dutch Reality*<sup>1</sup>. Centraal hierin staat dat Nederland met beschikbare telecommunicatienetwerken meer gebruik wil maken van gepersonaliseerde verkeersinformatiediensten en rijtaakondersteunende diensten krijgen.

#### Krachtenveld

De inzet van Nederland komt in grote mate overeen met het Duitse voorstel, zoals beschreven staat in de Passau verklaring. Binnen de EU zijn er lidstaten waar de overheid voor zichzelf een prominente rol in deze dataketen ziet en als centraal punt wil fungeren voor alle datastromen in, op en rondom de weg. Het NL-standpunt gaat ervan uit dat de overheid zeker een rol heeft in deze datastromen, maar zoekt hierbij nadrukkelijk ook de samenwerking met private partijen.

### **Versterken en uitbreiden van het digitaal EU-transportstelsel: digitaliseren van het goederenvervoer**

#### Inhoud en inzet Nederland

Met betrekking tot het digitaliseren van het EU-goederenvervoersysteem zet Nederland zich al jaren in – zowel in EU-verband als nationaal – voor de ontwikkeling van een wettelijk kader in de EU dat papierloos transport grensoverschrijdend mogelijk moet maken. In de aangenomen eFTI (*electronic Freight Transport Information*) verordening hebben Europese overheden afgesproken vrachtinformatie die bedrijven aan overheden moeten overleggen digitaal te accepteren voor 2025. In het maritieme en douanedomein is dat al wettelijk geregeld. Nederland is dan ook blij dat

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 264

de eFTI Verordening is aangenomen afgelopen zomer. Het in 2017 gestarte BENELUX eCMR (digitale vrachtbrief) project heeft gediend als voorbeeld voor de EU om te komen tot de eFTI Verordening. Dit BENELUX-project stelt bedrijven en overheden bij grensoverschrijdend wegtransport concreet in staat data afkomstig uit vrachtbrieven elektronisch in te zien. De komende jaren zal de BENELUX dit traject opschalen naar grensoverschrijdend en veilig data delen tussen overheden en bedrijven en aansluiting zoeken met de buurlanden en voorbeeldprojecten uit de Baltische staten. Dat levert aanzienlijke financiële besparingen op voor bedrijven, draagt er structureel aan bij dat transport beter kan worden gepland waardoor *just in time* leveringen met minder CO<sub>2</sub> uitstoot tot stand komen. Vanuit de Tweede Kamer is er voorts op aangedrongen dat de Minister bij de Europese Commissie aandringt op een gelijk speelveld.<sup>2</sup> Nederland ziet dit ook graag nadrukkelijker terug in de Passau verklaring en zal dit inbrengen tijdens de informele raad.

#### Indicatie krachtenveld

In EU-verband wordt goed samengewerkt in het DTLF (*Digital Transport and Logistics Forum*) en CEF-kader bij de ontwikkeling van een EU federatieve datadeelinfrastructuur. Met de BENELUX, Spanje, Italië, Zweden, Finland en Duitsland wordt samengewerkt aan specifieke voorbeeldprojecten. Daarnaast benadrukten meerdere EU-lidstaten, waaronder bijvoorbeeld de Baltische lidstaten, in recente bijeenkomsten het belang van digitalisering. Zo hebben inmiddels ook de Baltische lidstaten Estland, Letland, Litouwen in samenwerking met Polen recentelijk een met de BENELUX vergelijkbaar project uitgevoerd voor een digitale vrachtbrief.

### **Automatisering transportmodaliteiten**

#### Inhoud en inzet Nederland

In de Passau verklaring geeft het Duits Voorzitterschap aan meer in te willen zetten op geautomatiseerd vervoer, aangezien dit van positieve invloed is op het efficiënt gebruik van het verkeerssysteem en daarmee een bijdrage levert aan onze klimaatdoelstellingen. De ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer – met benodigde communicatievoorzieningen – behoeft speciale aandacht. Voor veilige introductie van deze systemen is aanvullend aandacht nodig voor *cybersecurity* en de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers. Wet- en regelgeving moet ingezet worden om verkeersveiligheid af te dwingen. Ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer is tevens nog in volle gang. Er vinden volop tests plaats in verschillende landen. Door ervaringen met experimenten te delen en experimenten cross-border te laten plaatsvinden gaat de ontwikkeling sneller en kunnen de lidstaten meer van elkaar leren.

Nederland onderkent de kansen van geautomatiseerde vormen van vervoer en de noodzaak tot doorontwikkeling van het toelatingssysteem om veilige introductie te kunnen borgen. Naast *cybersecurity* en de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers vraagt Nederland aandacht voor het maatschappelijk verantwoord innoveren door de *automotive* sector.

Voor toelating van voertuigen in de EU is internationale standaardisatie georganiseerd. Voor ontheffingen ten behoeve van experimenten zijn lidstaten zelf aan zet. Tegelijkertijd met de doorontwikkeling van het toelatingssysteem, vindt de ontwikkeling van een nieuwe generatie voertuigen plaats. Doordat er weinig internationale regie op de nationale

<sup>2</sup> Kamerstuk 35 377, nr. 10

ontheffingenregimes is, bestaat het risico op een lappendeken aan visies en ervaringen voor toekomstige regelgeving. Hoewel crossborder testen dit probleem kan doen signaleren en agenderen, zet Nederland juist in om het gesprek aan te gaan over hoe we kunnen komen tot vergelijkbare ontheffingenregimes, zonder het mandaat voor ontheffingen bij individuele lidstaten weg te halen.

#### Indicatie krachtenveld

Er is sprake van een brede consensus in Europa dat doorontwikkeling van het toelatingssysteem voor geautomatiseerde voertuigen aandacht behoeft. Er zijn geen partijen bekend die tegen bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers is, echter wordt internationaal ook nog weinig handelingsperspectief gevonden hoe dit te operationaliseren.