Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

21 501-33 Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 1239

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 augustus 2026

Hierbij ontvangt u de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst van EU-transportministers d.d. 20–21 september 2026 in Dublin, Ierland.

Op dit moment is de planning dat ik zelf zal deelnemen. Mocht de agenda op belangrijke punten veranderen, dan wordt u hierover geïnformeerd in de beantwoording van het schriftelijk overleg dat gepland staat op 3 september 2026.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat
V.P.G. Karremans

kst-21501-33-1239
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

Geannoteerde agenda

Het Iers voorzitterschap organiseert op 20–21 september de informele bijeenkomst van EU-transportministers in Dublin in Ierland. Tijdens deze informele bijeenkomst vindt er geen besluitvorming plaats. Het voorzitterschap heeft de volgende drie onderwerpen geagendeerd: verkeersveiligheid, geautomatiseerd vervoer en de situatie in het Midden-Oosten in relatie tot de transportsector. De definitieve agenda en de achtergrondstukken zijn nog niet gedeeld door het voorzitterschap. In lijn met de recente afspraken over de informatievoorziening aan de Kamer ontvangt de Kamer hierbij daarom deze geannoteerde agenda op hoofdlijnen.

Verkeersveiligheid

Inhoud

Het Roadworthiness package staat hoog op de agenda van het Iers voorzitterschap. In juli is het voorzitterschap met de triloogonderhandelingen gestart en hoopt deze voor het einde van het jaar af te ronden. Verder kent de Europese Commissie (hierna: Commissie) de Vision Zero. Dit is strategisch beleid met als doel om tegen 2050 het aantal verkeersdoden en zwaargewonden op Europese wegen terug te brengen naar nul, met een tussentijdse halvering in 2030. Om dit te bereiken stelt de EU strengere regels op voor verplichte veiligheidssystemen in voertuigen, voor veiliger ontworpen infrastructuur en voor een betere handhaving van verkeersovertredingen binnen alle lidstaten. Een Europees voorbeeld is de ITS-richtlijn (Intelligent Transport Systems), die gericht is op het inzetten van technologie voor slimmer, veiliger en duurzamer vervoer.

Inzet Nederland

Nederland steunt de algemene oriëntatie van het Roadworthiness Package en heeft vertrouwen in de onderhandelingen die nu geleid worden door Ierland. Op basis van de input het Europees Parlement zijn er een aantal punten die voor Nederland belangrijk zijn in de onderhandelingen. Belangrijk openstaand punt voor Nederland is dat de verplichte stikstofoxidencontrole (NO_x) tijdens de APK niet in het huidige Nederlandse APK-systeem past. Dit heeft te maken met een verplichte opwarmrit waardoor een voertuig eerst warm gereden moet worden. In de algemene oriëntatie is opgenomen dat deze NOx-controle verder uitgewerkt wordt in een uitvoeringshandeling.

Daarnaast onderschrijft Nederland de Vision Zero en geeft hier uitvoering aan middels het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Helaas stijgt het aantal slachtoffers de laatste jaren in Nederland. In 2024 stond Nederland op de gedeelde 7^{e} plaats in de EU als het gaat om het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. Toen vielen er 675 verkeersdoden. In 2025 vielen er in Nederland 759 doden in het verkeer, waarbij fietsers het vaakst slachtoffer zijn. De prognose is dat het aantal verkeersslachtoffers de komende jaren zal blijven stijgen.

Nederland zet zich actief in op het implementeren van de ITS-regelgeving omdat dit een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verbetering van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door de inzet van systemen voor incidentdetectie en het voorzien van weggebruikers van real-time informatie over incidenten op de weg. Omdat betrouwbare en actuele verkeersveiligheidsgegevens essentieel zijn voor verkeersinformatiediensten, werkt IenW binnen het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata samen met private partijen en wegbeheerders aan het beschikbaar maken van deze gegevens voor gebruik in slimme diensten met maatschappelijke

impact. De Nederlandse inzet op ITS is verder uiteengezet in de Kamerbrief Voortgang Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata en Europese wetgeving van 14 januari 2026.[1]

Krachtenveld

Het Roadworthiness Package wordt over het algemeen verwelkomd door een grote groep lidstaten. Een belangrijk punt van zorg voor Nederland en veel andere lidstaten is de financiële en praktische impact van dit pakket voor burgers, bedrijven en de uitvoering. De zorgen zijn wel verminderd nu een aantal punten, zoals het op afstand meten van uitstoot (remote sensing) en verplichte wegkantcontroles voor busjes zijn afgezwakt of geschrapt door het Europees Parlement en in de algemene oriëntatie.

Geautomatiseerd vervoer

Inhoud

Autonoom vervoer (ADS) staat hoog op de agenda van het Iers voorzitterschap. Ierland stelt daarbij centraal hoe de beoogde veiligheidsvoordelen kunnen worden gerealiseerd en welke vormen van governance of regulering daarvoor nodig zijn.

Ten tijde van schrijven is het nog niet duidelijk wat het voorzitterschap precies zal gaan voorstellen op de informele transportraad op het gebied van ADS, maar naar verwachting zal Ierland een sterke link wil leggen tussen ADS en Vision Zero.

Tijdens de afgelopen Transportraad is er een gezamenlijke intentieverklaring (Joint Declaration of Intent) voor grensoverschrijdende «test beds» voor geautomatiseerde voertuigen getekend, met als doel een impuls te geven aan grensoverschrijdend testen met geautomatiseerd vervoer.

Inzet Nederland

Nederland vindt dat geautomatiseerd vervoer een hele grote bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid, maar heeft nog niet de stap gezet of ambitie uitgesproken om ADS te koppelen aan Vision Zero. Daarvoor speelt de manier waarop geautomatiseerd vervoer wordt ingepast een grote rol. Alleen bij de juiste inpassing kan dit type doelen volgens Nederland behaald worden.

Nederland is positief over de grensoverschrijdende «test beds». Nederland is bereid om te kijken hoe de nationale procedures voor het goedkeuren van deze testvoertuigen gestroomlijnd kan worden tussen landen, maar benadrukt hierbij wel dat het toelaten van deze testvoertuigen een nationale bevoegdheid blijft.

Daarnaast is voor Nederland goede EU-coördinatie richting en binnen mondiale gremia op ADS belangrijk. De regelgeving rondom (autonome) voertuigen wordt afgestemd in werkgroepen van het mondiale Inland Transport Committee (ITC) van de Economische Commissie voor Europa (UNECE). Nederland streeft naar een veilige en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer, hierbij is het belangrijk dat er niet alleen gekeken wordt naar technische regelgeving maar ook naar wet- en regelgeving die andere aspecten raakt zoals handhaving, wegbeheer, aansprakelijkheid en rechtszekerheid.

[1] Kamerstukken 31 305, nr. 529

Nederland start dit jaar met gerichte pilots in het openbaar vervoer en de logistiek. Deze pilots worden gekoppeld aan maatschappelijke uitdagingen, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid in gebieden waar het openbaar vervoer onder druk staat, het opvangen van chauffeurstekorten en het vergroten van de logistieke leveringszekerheid. De pilots zijn nadrukkelijk geen eindpunt, maar juist het begin van de verdere ontwikkeling van deze innovatie. Het doel is om te leren hoe deze nieuwe technologieën functioneren binnen het Nederlandse verkeer en welke gevolgen zij hebben voor de verkeerspraktijk. De opgedane kennis wordt benut voor de ontwikkeling en voorbereiding van uitvoeringsorganisaties en voor de verdere ontwikkeling van passende wet- en regelgeving.

Krachtenveld

Vanuit de Commissie is internationale coördinatie op het gebied van ADS-regelgeving complex doordat de lidstaten verschillende visies hanteren die vaak voortkomen uit nationale belangen. Mede door deze complexiteit acht Nederland het van belang dat de lidstaten op dit gebied beter samenwerken om de mondiale positie te versterken.

De situatie in het Midden-Oosten in relatie tot de transportsector

Inhoud

De Raad zal van gedachten wisselen over de gevolgen van de huidige mondiale geopolitieke spanningen voor brandstofprijzen en brandstofvoorraden. De impact op de kerosinemarkt is het grootste. Regionale conflicten en spanningen vergroten het risico op verstoringen van productie- en transportinfrastructuur voor brandstoffen. Dit zet producenten en afnemers ertoe aan hun inkoop- en handelsstrategie aan te passen in anticipatie op mogelijke beperkingen in aanbod en handelsroutes.

Deze samenloop van factoren leidt tot verhoogde volatiliteit op de energiemarkten, met schommelingen in prijzen en druk op de fysieke beschikbaarheid van brandstoffen. Voor de transportsector betekent dit dat bedrijven hun planning en contracten vaker moeten bijstellen en dat de kostenontwikkelingen moeilijker voorspelbaar zijn. In Nederland vertaalt dit zich, mede door lage waterstanden, in logistieke knelpunten bij de aanvoer van brandstoffen van de westelijke mainports naar de rest van het land.

Het voorzitterschap heeft nog geen agendastukken gedeeld; de precieze insteek van de discussie in de Raad is vooralsnog dus niet duidelijk.

Inzet Nederland

Het kabinet handhaaft de lijn die eerder is vastgesteld in reactie op de huidige geopolitieke spanningen: eventuele maatregelen op nationaal en Europees niveau moeten gericht, tijdig en tijdelijk zijn. Nederland zal in de Raad benadrukken dat duidelijke en voorspelbare coördinatie door de Commissie essentieel is om versnippering tussen lidstaten te voorkomen.

In eerdere onderhandelingen heeft Nederland gepleit voor meer flexibiliteit in de slotregelgeving voor de luchtvaart, dit is regelgeving die land- en opstijgtijden op luchthavens verdeelt onder luchtvaartmaatschappijen. Nederland pleitte hiervoor om bij plotselinge verstoringen op de kerosinemarkt en in de vraag naar vervoer sneller capaciteitsaanpassingen te kunnen doen.

Krachtenveld

De meeste lidstaten delen de zorg over de volatiliteit op de energiemarkten, maar verschillen in de mate waarin zij aanvullende Europese maatregelen wenselijk achten. De Commissie koppelt haar inzet aan de bredere energie- en veiligheidsagenda en heeft tot nu toe vooral ingezet op monitoring en informatie-uitwisseling. Over concrete aanvullende maatregelen is nog geen consensus.

Bij de Transportraad op 8 juni kreeg Nederland beperkte steun van andere lidstaten om de slotregelgeving te versoepelen. De Commissie gaf aan de situatie te volgen en bij een verslechtering te kijken naar vervolgmaatregelen. Er loopt momenteel geen nieuwe discussie over dit punt.