

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 21 – 23
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/71819

Bijlage(n)
1

Datum 18 april 2019
Betreft Informele bijeenkomst van Transportministers Boekarest

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de informele bijeenkomst van Transportministers van 26 en 27 maart jl. aan, zoals deze aan de Tweede Kamer is verzonden.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/70928

Datum 18 april 2019
Betreft Verslag informele bijeenkomst van Transportministers
Boekarest

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, het verslag aan van de informele bijeenkomst van Transportministers van 26 en 27 maart jl. te Boekarest aan. Tijdens deze bijeenkomst werd gesproken over de thema's multimodaliteit, de EU Lange termijnstrategie klimaat, Verkeersveiligheid en het beleid voor de trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T).

De vaste commissie van IenW verzocht tijdens haar procedurevergadering van 13 maart jl. om geïnformeerd te worden over de uitkomsten van de zogenoemde trilogie tussen Commissie, Europees Parlement en Raad. Met deze brief informeer ik u over de volgende dossiers: 1) LIFE-verordening, 2) Richtlijn vermindering van effecten van bepaalde kunststofproducten op het milieu, 3) CO2-normen voor personenauto's en bestelwagens, 4) CO2-normen van zware bedrijfsvoertuigen, 5) herschikking verordening persistente organische verontreinigende stoffen, 6) CEF-verordening, 7) herziening richtlijn schone voertuigen, 8) Richtlijn verkeersveiligheid beheer van de weginfrastructuur, en 9) Verordening maritiem éénloketsysteem.

In de aankomende verslagen van de Milieu- en Transportraden informeer ik u nader indien er in de tussenliggende periode andere trilogie zijn afgerond die vallen binnen deze Raadsformaties.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Informele bijeenkomst van Transportministers 26 en 27 maart 2019

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/70928

Multimodaliteit

Het voorzitterschap organiseerde een debat over het thema multimodaliteit, mede als terugblik op het *Multimodality Year* 2018. Dit jaar is in het leven geroepen door de Europese Commissie (EC) ter ondersteuning van de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs en ter bevordering van veilig transport en een concurrerende economie. De Roemeense minister van Transport benadrukte in zijn inleiding het belang van een multimodale aanpak. Een slimme mix van transportmiddelen zal helpen om CO2-reductie te bewerkstelligen. De aanstaande digitalisering zal één van de kerninstrumenten zijn om multimodaal vervoer te stimuleren. De Europees Commissaris voor transport complimenteerde het Roemeens voorzitterschap voor de bereikte resultaten waaronder het akkoord op een nieuwe verordening voor de *Connecting Europe Facility* (CEF). De Commissaris onderstreepte het belang van CEF om te investeren in het netwerk, maar ook om transport op de politieke agenda te houden als instrument van verduurzaming, economische ontwikkeling en sociale connectiviteit. De meeste lidstaten gaven een toelichting op de ontwikkelingen in eigen land. Sommige zuidelijke lidstaten zijn bijvoorbeeld nog druk doende met de integratie van ticketsystemen in het openbaar vervoer. Veel Oost-Europese landen zijn vooral nog bezig met het verbinden van de modaliteiten door de realisatie van infrastructuur en multimodale knooppunten. Landen als Nederland en Finland lopen voorop op het gebied van digitalisering. Deze landen benadrukten in hun bijdrage het belang van digitalisering en gegevensuitwisseling, en een aanpak waarin de mens centraal wordt gesteld. In haar afsluitende woorden haalde de Commissaris Nederland en Finland aan. Door digitalisering en uitwisseling van gegevens, kan de gebruiker steeds makkelijker gebruik maken van verschillende modaliteiten. Dat denken dient centraal te staan in ons transport- en infrastructuurbeleid, aldus de Commissaris.

EU-langetermijnstrategie klimaat

Op woensdag 28 november publiceerde de Europese Commissie de mededeling "Een schone planeet voor iedereen", een Europese strategische langetermijnvisie voor een klimaatneutrale economie in 2050. Gezien de reikwijdte van de strategie zijn discussies over deze mededeling geagendeerd in de Milieu-, Energie-, Transport-, Landbouw- en Werkgelegenheidsraad, alsmede de Raad voor Concurrentievermogen en de Raad voor Economische en Financiële Zaken. De informele bijeenkomst van Transportministers in Boekarest werd gebruikt om van gedachten te wisselen over de consequenties voor de transportsector. De minister van milieu en vicepresident van Roemenië leidde de discussie in en benadrukte de impact die het akkoord van Parijs voor de transportsector zal hebben. Een geïntegreerde aanpak is nodig waarbij we financiële middelen beschikbaar maken, de private sector stimuleren, werken aan snelle efficiënte oplossingen, slimme infrastructuur en de uitrol van laadinfrastructuur. De Europees Commissaris gaf het belang aan van investeringen in het TEN-T netwerk en voldoende budget voor de CEF. De CEF-middelen gaan voor 60% naar klimaatgerelateerde doelen. Dit komt omdat zeker 85% van het budget wordt geïnvesteerd in spoor, scheepvaart, verduurzaming en innovatie van de netwerken. Ze riep de lidstaten op om de *modal shift* naar duurzame vervoersmogelijkheden een extra impuls te geven. De inbreng van de lidstaten was een optelsom van alle mogelijke maatregelen om verduurzaming van de transportsector te bewerkstelligen. Daarbij legden de lidstaten met een sociaaleconomische achterstand de nadruk op het belang van

een competitieve Europese economie en sociale inclusiviteit. De rol van de luchtvaartsector en de mogelijkheid van belasting op vliegen werd aan de orde gesteld door een aantal ons omringende landen, waaronder Frankrijk. Nederland vroeg daarbij aandacht voor de trein voor de afstanden tot 500 kilometer. Tot slot gaf Italië aan dat het zich kandidaat heeft gesteld om de COP in 2020 te organiseren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/70928

Verkeersveiligheid

Het 3e mobiliteitspakket bevat een Strategisch Actieplan voor Verkeersveiligheid, waarin de Europese Commissie onder meer heeft aangegeven om de beginselen van een beleidskader ten behoeve van de verkeersveiligheid in de EU voor de periode 2021-2030 verder uit te werken. Tijdens de looptijd van het beleidskader wil de Commissie met lidstaten en belanghebbenden samenwerken om de voortgang te monitoren en versnellen, bijvoorbeeld door twee keer per jaar een conferentie over de resultaten te organiseren. Op 21 en 22 maart vond in Boekarest een conferentie plaats over verkeersveiligheid, georganiseerd door de *European Transport Safety Council* (ETSC).

Tijdens de informele bijeenkomst van Transportministers werd een terugkoppeling gegeven over de conferentie op 21 en 22 maart waar gesproken werd over innovatie en digitalisering, reduceren van het aantal ernstig gewonden op EU wegen, snelheidsmanagement en geautomatiseerde snelheidssystemen, veiligheid van weginfrastructuur in samenhang met ITS-systemen en het Europees Handvest voor verkeersveiligheid. Zweden kondigde aan op 19-20 februari 2020 in Stockholm een internationale ministeriële bijeenkomst over verkeersveiligheid te organiseren. De conferentie wordt georganiseerd samen met de Wereldgezondheidsorganisatie en de organisatie hoopt delegaties te ontvangen uit circa 100 landen.

Trans-Europese Transportnetwerk en de *Connecting Europe facility*

In de verordening inzake het trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) zijn het Europese uitgebreide en kernnetwerk opgenomen en de technische vereisten die aan het netwerk worden gesteld. Het kernnetwerk dient in 2030 gerealiseerd te zijn en het uitgebreide netwerk in 2050. De realisatie van het TEN-T netwerk wordt gestimuleerd met subsidies uit de financieringsfaciliteit voor de Europese netwerken, de *Connecting Europe Facility* (CEF).

De Commissie is op dit moment bezig met de evaluatie van de TEN-T verordening en is voornemens te komen tot een herziening van de verordening; een voorstel daartoe wordt echter niet verwacht vóór 2021. Met de herziening van de verordening zal opnieuw gekeken gaan worden naar de technische vereisten die worden gesteld aan het netwerk en zal het netwerk, mede in het licht van het uittreden van het VK, opnieuw worden vastgesteld. Tot slot zal worden bezien hoe het thema militaire mobiliteit in het TEN-T beleid kan worden geïntegreerd.

De lidstaten gaven allen een korte toelichting op de eigen prioriteiten bij de ontwikkeling van het TEN-T netwerk. Veel noordelijke lidstaten riepen op om prioriteit te geven aan het kernnetwerk, wat in 2030 gerealiseerd moet zijn. Lidstaten in oost en Zuidoost-Europa benadrukten tevens het belang van de verbindingen met de omliggende regio's en die met China. Deze landen benadrukken ook de prioriteit die gegeven zou moeten worden aan de realisatie van nieuwe infrastructuur boven nieuwe innovatieve en duurzame systemen. De landen die grenzen aan het VK benadrukten het belang van nieuwe verbindingen tussen Ierland en het vasteland van Europa. Nederland complimenteerde het voorzitterschap met het snelle resultaat in de onderhandelingen over de CEF (zie

trilogen) en onderstreepte het belang van een geïntegreerde ontwikkeling van het netwerk en de veilige, slimme en duurzame benutting van dat netwerk.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Trilogen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/70928

LIFE-verordening

In de triloog is een gedeeltelijk akkoord bereikt op alle niet-financiële onderdelen van het programma. Het nieuwe programma gaat in per 2021. De belangrijkste wijzigingen zijn: 1) Uitbreiding van het programma met het thema 'schone energie'. Daarvoor vindt een overheveling plaats vanuit van het programma Horizon2020. 2) Het maximale cofinancieringspercentage is vastgesteld op 60% met uitzondering van thema's biodiversiteit en energie. Meerdere LS gaven aan op die thema's behoefte te hebben aan een hoger percentage, waarvan de hoogte later in het werkprogramma wordt vastgesteld. NL heeft zich tegen uitzondering van de categorie energie uitgesproken, omdat niet duidelijk is waarom voor die categorie een hoger cofinancieringspercentage vereist is dan de andere categorieën. 3) De oorspronkelijke zevenjarige looptijd van het programma is op verzoek van het EP en de Commissie uit de verordening gehaald. De Raad heeft daarmee ingestemd onder voorwaarde dat de Commissie een verlenging van het programma expliciet aan de Raad ter goedkeuring voorlegt. NL heeft zich voor opname van een looptijd van zeven jaar uitgesproken.

Voorstel voor een richtlijn betreffende de vermindering van de effecten van bepaalde kunststofproducten op het milieu (SUP-richtlijn)

De SUP-richtlijn beoogt de impact van plastics voor eenmalig gebruik en vistuig op het milieu te reduceren. Hiervoor worden maatregelen voorgeschreven om de top 10 aan wegwerpplastics die gevonden worden op Europese stranden en vistuig aan te pakken. De maatregelen variëren van een marktrestrictie, product- en markeringsvoorschriften, producentenverantwoordelijkheid t.a.v. zwerfafval en inzamelings- en reductiedoelstellingen. In de triloog is akkoord bereikt over extra maatregelen t.a.v. een percentage recycalaat in plastic flessen, een marktrestrictie voor on-the-go verpakkingen van expanded polystyreen en producten van oxo-degradeerbare plastics. Het enige punt dat qua ambitieniveau van de richtlijn afwijkt van de Nederlandse inzet is een verlenging van de deadline voor de 90% inzamelingsdoelstelling voor plastic flessen (2029, met een tussendoel van 77% in 2025). Op alle andere punten is de uitkomst overeenkomstig met de Nederlandse inzet.

CO2-normen voor personenauto's en bestelwagens

Onlangs is tot een aanscherping van de bestaande CO2-norm voor personenauto's en bestelwagens besloten. Gebaseerd op het basisjaar 2021 moeten personenauto's en bestelwagens in 2025 gemiddeld 15% minder uitstoten. Voor 2030 is dat voor bestelwagens 31% reductie en voor personenauto's 37,5% reductie. Daarnaast is afgesproken dat er steunmaatregelen komen voor laag- en nul emissie-voertuigen. Fabrikanten die in 2030 meer dan 30% van dergelijke voertuigen in hun wagenpark hebben, ontvangen een bonus in de vorm van een iets minder strenge norm voor de rest van hun vloot. Volledig elektrische voertuigen en waterstofauto's tellen zwaarder mee dan plug-in hybrides. Om de marktintroductie in EU-landen met een lager bnp te stimuleren, ontvangen fabrikanten een extra bonus als ze hun voertuigen daar op de markt brengen. Nederland heeft zich, conform het BNC-fiche, altijd ingezet voor zo veel mogelijk ambitie. Streng EU-bronbeleid is een belangrijke factor om het kabinetsdoel van

2030 te bereiken. Vanuit dat perspectief gezien is het resultaat enigszins teleurstellend. Anderzijds is het voor het eerst in de geschiedenis van deze verordening dat het uiteindelijke resultaat ambitieuzer is dan het oorspronkelijke Commissievoorstel. Daarin was sprake van 30% reductie in 2030. Voorts zitten er twee belangrijke aspecten in waarvoor Nederland en gelijkgestemde landen zich hard voor hebben gemaakt. De Commissie krijgt de opdracht om het gat tussen test en werkelijkheid per fabrikant te monitoren. Loopt dat verschil weer hoog op, zoals in het verleden gebeurd, is het nu mogelijk om in te grijpen en de norm aan te scherpen. Daarnaast worden nu de gemeten waardes als grondslag genomen om de basis in het jaar 2021 te berekenen. Deze twee aspecten zijn wellicht effectiever dan een paar procent meer reductie in de norm. Alles overwegende heeft Nederland ingestemd met dit onderhandelresultaat.

In de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017 was deze verordening al ingecalculeerd. Vandaar draagt deze verordening naar verwachting niet extra bij aan het dichten van het beleidsgat in 2030.

CO2-normen van zware bedrijfsvoertuigen

Voor het eerst heeft de EU besloten om CO2-normen op te leggen aan vrachtwagens. Op basis van referentiejaar 2019 moeten de voertuigen van vier hoofdcategorieën hun emissies in 2025 met 15% en in 2030 met 30% reduceren. Deze vier hoofdcategorieën dekken ca 70% van alle vrachtwagens af. Later wordt de verordening uitgebreid met additionele categorieën. Ook voor vrachtwagens gelden stimuleringsmaatregelen voor laag- en nul emissie-voertuigen. In de jaren 2019-2025 worden *supercredits* toegekend voor dergelijke voertuigen. In feite is dit een bonus in de vorm van een minder strenge norm voor de overige voertuigen. Vanaf 2025 wordt het systeem van super-credits vervangen door een benchmark van in eerste instantie 2%. Dat percentage wordt in de richting van 2030 verhoogd. Willen fabrikanten in aanmerking komen voor een bonus moeten ze minimaal 2% van dergelijke voertuigen in hun voertuigvloot hebben zitten. Volledig elektrische voertuigen en waterstofvoertuigen tellen ook hier zwaarder mee dan plug-in hybrides.

Nederland is niet ontevreden over het bereikte resultaat, al had Nederland meer reductie gewenst. Toch hebben Nederland en gelijkgestemde landen in de onderhandelingen veel bereikt. Ten eerste is de reductie in 2030 nu bindend en niet meer indicatief, zoals het Commissievoorstel in eerste instantie voorzag. Ten tweede vervangt een benchmarksysteem de *supercredits* in 2025. Ook dit was een van de speerpunten van Nederland in de onderhandelingen. Als laatste zijn de bussen uit de *supercredits* gehaald. Dit was een marktverstoring element en bovendien een dubbele stimulering die een verwaterend effect had op de algemene reductiedoelstelling. Deze verordening draagt fors bij aan het dichten van het CO2-gat in 2030. Bovenop de NEV 2017 betekent dit een reductie van ca. 0,9 Mton.

Herschikking Verordening betreffende persistente organische verontreinigende stoffen (POP-verordening)

Recent is de aangepaste POP-verordening vastgesteld. Het betreft in beginsel een herschikking, maar er is ook een aantal inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd. De verordening is de EU-implementatie van het POP-verdrag. Met de aanpassing is de comitologie geactualiseerd. In één geval, aanpassing van de bijlagen IV en V, is hierbij de comitologie vervangen door volle wetgevingsprocedure. Hiernaast is een groepsgrenswaarde opgenomen voor de in de Verordening opgenomen polybroomdifenylethers in afval. Deze grenswaarde bepaalt wanneer afval al of

niet mag worden gerecycled. De nieuwe verordening legt tevens procedures vast m.b.t. de inbreng in het POP-verdrag en de rol hierbij van het chemicaliënagentschap (ECHA), dat onder de nieuwe verordening een aantal nieuwe taken krijgt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/70928

De aanpassingen aan de nieuwe verordening zijn grotendeels in lijn met de Nederlandse inbreng. De opgenomen grenswaarde laat het mogelijk dat recycling plaats kan blijven vinden. Er was druk om de grenswaarde verder te verlagen, maar dat zou recycling van kunststoffen uit auto's of elektronica grotendeels geblokkeerd hebben. Het is jammer dat de volle wetgevingsprocedure moet worden toegepast bij het aanpassen van enkele bijlagen. Dit levert veel werk en een lange doorlooptijd op waardoor de EU potentieel in problemen kan komen om nieuwe stoffen, die worden opgenomen in het POP-verdrag, tijdig te implementeren in de POP-verordening.

CEF 2021-2027

Op 6 juni 2018 presenteerde de Commissie het voorstel voor de financieringsfaciliteit voor de Europese netwerken, de *Connecting Europe Facility* (CEF). De Kamer is daarover door middel van het gebruikelijke BNC-fiche geïnformeerd¹. Op 3 december 2018 werd in de Transportraad een gedeeltelijke algemene oriëntatie bereikt over de CEF-verordening. Onder Roemeens voorzitterschap werden in de periode januari-maart de trilogie gevoerd. Op 13 maart ging de Raad akkoord met het voorstel en op 25 maart ging ook het Europees Parlement akkoord.

Over de budgetten voor CEF is in dit kader niet onderhandeld. Wel is onderhandeld over de doelstellingen van de financieringsfaciliteit CEF.

- Speerpunt van Nederland betrof de inzet om een groter aandeel van de CEF-transportmiddelen in te zetten voor de horizontale doelen (veilig, slim en duurzaam). NL wilde ook meer aandacht voor projecten die synergie beogen tussen de drie sectoren. Dit speerpunt is zeer goed gerealiseerd door middel van hoge cofinancieringspercentages en de reservering van 40% van de algemene envelop. In het kader van militaire mobiliteit is Nederland met voorstellen gekomen om hier nader invulling aan te geven in de verordening. Deze voorstellen werden goed ontvangen.
- Binnen CEF-Energie is er met alle voor NL belangrijke doelstellingen goed rekening gehouden. Het gaat om de focus op integratie van hernieuwbaar, decarbonisatie, verbondenheid van Europees energienetwerk en aandacht voor energie- en klimaatdoelstellingen. Om dit te bereiken is er ook aandacht gekomen voor de evaluatie en eventuele herziening van de verordening voor de trans-Europese energienetwerken (TEN-E, Verordening 347/2013). Voor Nederland was verder belangrijk dat CEF-projecten ook mogelijk zijn met derde landen wat in de Verordening werd opgenomen. Dit kan relevant zijn voor Nederland na de Brexit.
- Nederland heeft in het kader van CEF-digitaal aangegeven prioriteit te geven aan programma's op het gebied van crossborder 5G. Nederland heeft twijfels over programma's voor de uitrol van wifi en breedband voor huishoudens en overheidsinstellingen.

¹ Kamerstukken II 2017/18, 22122, nr. 2644.

Herziening richtlijn schone voertuigen

Doel van het voorstel is om door verbetering van publieke aanbesteding de toepassing van lage- en nul-emissievoertuigen substantieel te vergroten, om zo bij te dragen aan het behalen van de emissiereductiedoelen van de EU zoals die zijn afgesproken in de Europese strategie voor lage-emissie mobiliteit. Voor Nederland heeft het bereikte onderhandelingsresultaat voldoende ambitie: de percentages voor de lichte voertuigen zijn iets verhoogd. Daarnaast wordt voor de bussen al in de eerste periode gestart met de verplichte aanschaf van nul emissie bussen. Dat weegt op tegen de ruime definitie van schone voertuigen. Daarbij geeft de richtlijn expliciet de mogelijkheid om nationaal zowel de eisen als de doelstellingen aan te scherpen. Ook is Nederland tevreden over het feit dat vuilniswagens uiteindelijk wel binnen het bereik van de richtlijn vallen. Nederland is teleurgesteld over het feit dat retrofit LNG-voertuigen mee mogen tellen als schone voertuigen, ondanks het risico dat daarbij hoge methaanemissie vrijkomen. Nederland kreeg geen steun voor dit punt in de onderhandelingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/70928

Richtlijn verkeersveiligheid beheer van de weginfrastructuur

Met het voorstel tot aanpassing van de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur beoogt de Commissie het aantal doden en zwaargewonden op het wegen binnen de EU te doen dalen door de veiligheidsprestaties van de weginfrastructuur te verbeteren. De richtlijn bevat procedurele voorschriften om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid in alle fases van planning, ontwerp en gebruik van de weginfrastructuur wordt meegewogen. Met het bereikte akkoord wordt de werkingssfeer van de richtlijn uitgebreid. Daardoor kan deze meer veiligheidseffecten bereiken, zonder de disproportionele aspecten van de initiële voorstellen. Die disproportionele aspecten betroffen o.a. de toepassing op kleine delen van de wegennetten van een groot aantal gemeenten en gedetailleerde procedurele voorschriften.

De richtlijn gaat in ieder geval gelden op alle autosnelwegen en van de categorie direct daaronder, wat concreet in Nederland de autowegen betekent. Daarnaast zijn wegbeheerders vrij om aanvullende wegen aan te wijzen waar zij de procedures uit de richtlijn toepassen. Rijkswaterstaat heeft dat eerder al gedaan door de richtlijn toe te passen op het gehele rijkswegennet, terwijl toepassing alleen verplicht was op de wegen die tot het TEN-T-netwerk behoren.

Verordening Europees maritiem éénloketsysteem

Op 7 februari jl. is overeenstemming bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de verordening tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem. De verordening behelst maatregelen om het scheepvaartbedrijfsleven te faciliteren door het ontwikkelen van een gedecentraliseerd netwerk van geharmoniseerde nationale elektronische platformen voor de verplichte elektronische meldingen van schepen die een Europese haven aandoen. De maatregelen omvatten onder meer het vaststellen van een geharmoniseerde dataset en een geharmoniseerde berichteninterface voor de meldingen door schepen die een haven aandoen. Belangrijk element is ook het toepassen van het enkelvoudig melden – meervoudig gebruik principe.

Nederland meent dat met deze verordening de gewenste standaardisatie en harmonisatie van meldingen gerealiseerd zal worden waardoor de administratieve lasten van het scheepvaartbedrijfsleven zullen verminderen. Verwacht wordt dat de verordening in juni 2019 inwerking zal treden.