

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 241

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2009

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 7 oktober 2009 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 9 oktober 2009;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het ministerie van Verkeer en Waterstaat¹.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 9 OKTOBER 2009

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 9 oktober 2009.

Tijdens deze Transportraad zal een debat worden gevoerd over de mededeling over een duurzame toekomst van het vervoer. Ik zal mij in het debat sterk maken voor een evenwichtig vervoersbeleid waarin plaats en aandacht is voor alle modaliteiten. Ik acht het daarbij van groot belang dat de inzet van Europese beleidsinstrumenten doeltreffend is en bijdraagt aan een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem dat zich kenmerkt door een groot innoverend vermogen en hoge kwaliteit.

Vervolgens zal de Raad een aanvullend mandaat verlenen aan de Commissie voor de totstandkoming van een vervoersverdrag met de landen van de Westelijke Balkan. De aanvullende richtsnoeren geven nadere invulling aan de voorwaarden op het gebied van wegvervoer. Ik kan dit besluit ondersteunen.

Op maritiem gebied zal gestreefd worden naar een politiek akkoord over het voorstel voor een verordening op het gebied van passagiersrechten in de zee- en binnenvaart. Ik sta positief tegenover het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer over water. Wel is voor mij van belang dat de voorgestelde maatregelen voldoende rekening houden met de specifieke kenmerken van de zee- en de binnenvaart.

Verder zal een voortgangsrapportage voorliggen over het voorstel voor een richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens.

Op het terrein van luchtvaart zullen twee mandaatverleningen aan de Commissie voorliggen. De eerste heeft betrekking op een veiligheids-overeenkomst met Brazilië. De tweede betreft een samenwerkingsovereenkomst met de Verenigde Staten inzake onderzoek en ontwikkeling op het gebied van luchtverkeersleidingsystemen. Ik kan akkoord gaan met het verlenen van beide mandaten aan de Commissie. Ook steun ik het besluit dat op de Transportraad zal worden genomen inzake de toetreding van Noorwegen en IJsland tot de luchtvaartovereenkomst van de EU met de Verenigde Staten.

Tot slot worden onder de A-punten Raadsconclusies vastgesteld over een rapport van de Europese Rekenkamer over het beheer van het satelliet-navigatieprogramma Galileo. Dit bevat een terugblik op de validatie- en ontwikkelingsfase van het programma. De aanbevelingen uit het rapport stemmen grotendeels overeen met de maatregelen die reeds zijn getroffen bij de aanpassing van het Galileo programma in 2008.

HORIZONTALE EN INTERMODALE VRAAGSTUKKEN

Mededeling inzake duurzame toekomst vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem

– Beleidsdebat

De Commissie wil met deze mededeling een discussie opstarten over de belangrijkste bestanddelen van een nieuw Witboek Vervoer, dat in 2010 zal verschijnen. In de mededeling zelf worden nog geen concrete beleidsvoorstellen gedaan. De belangrijkste conclusies van de mededeling zijn:

- Het Europese vervoersbeleid tot nu toe heeft bijgedragen aan de

ontwikkeling van een efficiënt mobiliteitssysteem voor burgers en bedrijven in de EU.

- De belangrijkste trends en uitdagingen voor de toekomst betreffen: vergrijzing, migratie en interne mobiliteit, beperking van de negatieve effecten van vervoer op het milieu, afhankelijkheid van fossiele brandstoffen, verstedelijking en globalisering.
- Om het hoofd te kunnen bieden aan deze uitdagingen worden zeven mogelijke prioritaire beleidsthema's voorgesteld: veiligheid en beveiliging (*safety and security*), verdere integratie van het Europese vervoersnetwerk, meer milieuvriendelijk vervoer, technologische innovatie, beschermen en ontwikkelen van «human capital», beprijzen en het verbeteren van de toegankelijkheid.

Stand van zaken

De Commissie heeft in 2001 een Witboek gepubliceerd waarin een agenda voor het vervoersbeleid tot 2010 is vastgesteld. Dit Witboek is geactualiseerd in 2006. Over de recent verschenen mededeling inzake een duurzame toekomst van het vervoer zal in de Transportraad van oktober een debat worden gevoerd en in de Transportraad van december zullen naar verwachting Raadsconclusies worden aangenomen. De Commissie zal naar verwachting in 2010 een nieuw Witboek Vervoer uitbrengen.

Inzet Nederland

In de mededeling kijkt de Commissie terug op de ontwikkeling van de Europese vervoersmarkt en blikt zij vooruit op het EU vervoersbeleid tot 2020. Nederland herkent zich in algemene zin in de analyse van de Commissie en verwelkomt de mededeling als zodanig als een eerste stap richting een nieuw Witboek Vervoer.

In het verdere debat over het toekomstig EU vervoersbeleid zal Nederland zich in het bijzonder sterk maken voor een evenwichtig vervoersbeleid waarin plaats en aandacht is voor alle modaliteiten. De inzet van Europese beleidsinstrumenten moet doeltreffend zijn en bijdragen aan een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem dat zich kenmerkt door een groot innovierend vermogen en hoge kwaliteit. Verder biedt de discussie in aanloop naar een nieuw Witboek Vervoer kansen om duurzaam vervoer waar Nederland zich voor inzet met initiatieven zoals het elektrisch rijden ook verder in Europa draagvlak te geven en daarmee een level playing field te creëren voor deze initiatieven.

Gevolgen voor Nederland

De mededeling heeft geen directe gevolgen voor Nederland.

Aanvullend onderhandelingsmandaat inzake de totstandkoming van een vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan

– Aanneame

Het aanvullende onderhandelingsmandaat behelst een nadere uitwerking van de voorwaarden voor de totstandkoming van een vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan op het gebied van wegvervoer. Daarbij gaat het om de overname van het volledige EU «acquis» op het terrein van het wegvervoer in de landen van de Westelijke Balkan en het aantal vervoersvergunningen waarmee wegvervoerders uit de Westelijke Balkan zich in de toekomst op de Europese markt kunnen begeven.

Stand van zaken

Over het voorstel lijkt in grote lijnen overeenstemming te bestaan.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van de totstandkoming van een vervoersgemeenschap met landen van de Westelijke Balkan. Door de Westelijke Balkan loopt een aantal belangrijke transportcorridors. Nederland zal echter uiteindelijke ondertekening van het verdrag bezien in het licht van de medewerking van Servië aan het ICTY (Joegoslavië tribunaal).

Gevolgen voor Nederland Er zijn geen directe gevolgen. Wel heeft Nederland baat bij goed functionerende vervoerssystemen in de Westelijke Balkan.

ZEESCHEEPVAART

Voorstel tot een verordening inzake passagiersrechten zee- en binnenvaart

– Politiek akkoord

Het voorstel heeft tot doel bepaalde, nog niet eerder vastgelegde rechten van passagiers te waarborgen die over zee of binnenwateren reizen, inclusief gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Het voorstel is erop gericht minimumregels vast te stellen voor de informatieverstrekking aan alle scheepspassagiers vóór en tijdens hun reis, voor mogelijke oplossingen bij een onderbreking van de reis of in geval van vertragingen, voor klachtenbehandeling en voor de bijstand aan personen met beperkte mobiliteit. Het voorstel heeft betrekking op binnenlands en internationaal commercieel passagiersvervoer over zee en de binnenwateren tussen of in havens op het grondgebied van de lidstaten.

Stand van zaken

Tijdens de behandeling van het onderwerp in de Raadswerkgroep is uitvoerig gesproken over het toepassingsbereik van het voorstel. Veel lidstaten, inclusief Nederland, hadden twijfels of de in het voorstel beschreven regels op zowel de zee- als de binnenvaart konden worden toegepast, gelet op de verschillen tussen beide sectoren. Gestreefd wordt naar een compromis in de Transportraad van 9 oktober, waarin schepen met een gering aantal bemanningsleden of een gering aantal passagiers buiten het toepassingsbereik vallen. Nederland kan met dit toepassingsbereik goed uit de voeten. Kleinere schepen en ondernemingen (voornamelijk binnenvaart) zijn hiermee van het voorstel uitgesloten.

Inzet Nederland

Nederland staat in algemene zin positief tegenover het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer. Wel vraagt Nederland bij het onderhavige voorstel aandacht voor de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid, en voorkoming van onnodige administratieve lasten voor zowel bedrijfsleven als overheid. Nederland is, evenals de meeste lidstaten, kritisch op het toepassingsbereik van het voorstel. Ik heb toegezegd de Tweede Kamer te zullen informeren over het voorstel voor passagiersrechten inzake het vervoer over water, met name over de vraag waarom Nederland van mening is dat niet in alle gevallen dezelfde aanpak voor de binnenvaart gevolgd kan worden als voor de zeevaart. Met onderstaande tekst geef ik invulling aan deze toezegging.

Het is een goede zaak om in Europees verband te komen tot geharmoniseerde voorschriften voor de passagiersrechten in de zee- en binnenvaart. De voorgestelde maatregelen moeten echter wel rekening houden met de specifieke kenmerken van de zee- en de binnenvaart en dienen proportioneel te zijn.

Het toepassen van identieke voorschriften voor zowel de zee- als de binnenvaart is niet in alle gevallen werkbaar. Over het algemeen geldt dat – in vergelijking met de zeevaart – er in de binnenvaart sprake is van een kortere reisduur, kleinere ondernemingen en schepen, en beperkte tot géén havenfaciliteiten. De voorgestelde maatregelen zouden leiden tot onevenredig hoge (administratieve) lasten voor kleine ondernemingen (denk aan de kleine veerponten). De Nederlandse inzet is steeds geweest om met deze specifieke kenmerken rekening te houden.

Gevolgen voor Nederland

Nederland kent een omvangrijke vloot cruiseschepen, ferry's, rondvaartboten, sportvissersschepen en traditionele zeilschepen, zowel in de zeevaartsector als in de binnenvaartsector. Veel van de elementen die zijn opgenomen in de voorgestelde maatregelen (e.g. informatieverstrekking, klachtenbehandeling) worden reeds in de maritieme sector toegepast. Met het toepassingsbereik dat in de huidige compromistekst is vastgelegd, lijkt de uitvoering van de voorgestelde maatregelen voor de betrokken sectoren haalbaar.

Voorstel voor een richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens

– Voortgangsrapportage

Het voorstel beoogt de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor schepen bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten. Deze vereenvoudiging moet tot stand komen door de algemene invoering van elektronische informatieoverdracht en door rationalisering en standaardisering van de meldingsformaliteiten. Het voorstel moet daarmee leiden tot vermindering van het aantal inlichtingen dat herhaaldelijk aan de verschillende haveninstanties moet worden verstrekt.

Stand van zaken

Het dossier is nog niet rijp voor besluitvorming. De voorgestelde richtlijn beoogt een vereenvoudiging van administratieve procedures. De vraag in hoeverre het voorstel daadwerkelijk bijdraagt aan lastenvermindering voor schepen is nog een punt van discussie. Daarbij dient nog te worden vastgesteld om welke formaliteiten en de daarbij behorende gegevens-(stromen) het precies gaat en hoe de onderliggende regelgeving zich tot elkaar verhoudt. In deze Transportraad zal daarom een voortgangsrapportage voorliggen.

Inzet Nederland

Nederland staat in beginsel positief tegenover het initiatief van de Commissie. De vereenvoudiging van de procedures en de aansluiting van EU-regelgeving bij internationale regelgeving (met name opgesteld door de Internationale Maritieme Organisatie) komen ten goede aan de efficiëntie van het zeevaartverkeer en bevorderen het Europese kustvervoer. Het is op dit moment echter nog de vraag in hoeverre de voorgestelde richtlijn daadwerkelijk een lastenverlichting met zich meebrengt. Nederland is daarom van mening dat de richtlijn nadere uitwerking behoeft. Daarbij dient de omvang van de informatie vastgesteld te worden en

vervolgens nagegaan te worden hoe bestaande elektronische systemen gebruikt en aan elkaar gekoppeld gaan worden voor de diverse informatie stromen. Indien gekozen wordt voor een centraal systeem (SafeSeaNet) voor alle informatie moet nagegaan worden hoe dit juridisch en technisch uitgebreid zou kunnen worden.

Gevolgen voor Nederland

Een definitief oordeel over de gevolgen kan nog niet gegeven worden. Eerst zal meer duidelijk moeten zijn over de concrete eisen die gesteld worden aan lidstaten voor wat betreft de nationale elektronische systemen (en de kosten die daaruit voortvloeien).

LUCHTVAART

Onderhandelingsmandaat akkoord luchtvaartveiligheid Brazilië

– Aanneame

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een mandaat voor de Europese Commissie om de onderhandelingen te starten met Brazilië over een luchtvaartakkoord op het gebied van veiligheid. Het doel van het voorstel is te komen tot wederzijdse erkenning van certificaten voor aeronautische producten, onderdelen en toepassingen.

Stand van zaken

Over het verlenen van het mandaat lijkt overeenstemming te bestaan.

Inzet Nederland

Nederland is akkoord met het verlenen van een mandaat aan de Europese Commissie om de onderhandelingen te starten met Brazilië. Op initiatief van Nederland is overeenstemming bereikt over de uitbreiding van de samenwerking met Brazilië naar onder meer de veiligheid van vluchtoperaties, zodra de daarvoor geldende EU regelgeving van kracht is.

Gevolgen voor Nederland

Brazilië kent een relatief grote luchtvaartindustrie waar ook door Nederlandse luchtvaartmaatschappijen gebruik van wordt gemaakt. De wederzijdse erkenning van veiligheidscertificaten vergemakkelijkt de aankoop van Braziliaanse toestellen of onderdelen daarvan.

Luchtvaartovereenkomst EU-VS: toetreding Noorwegen en IJsland.

– Aanneame

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een Raadsbesluit inzake de toetreding van Noorwegen en IJsland tot de luchtvaartovereenkomst van de EU met de Verenigde Staten.

Stand van zaken

Over het aannemen van het Raadsbesluit lijkt overeenstemming te bestaan.

Inzet Nederland

Nederland is akkoord met het nemen van het Raadsbesluit.

Gevolgen voor Nederland

De toetreding van Noorwegen en IJsland tot de EU-VS luchtvaartovereenkomst heeft geen grote gevolgen voor Nederland.

Onderhandelingsmandaat inzake een samenwerkingsovereenkomst met de Federale luchtvaartadministratie van de Verenigde Staten

– Aanname

Het voorzitterschap streeft naar het aannemen van een mandaat voor de Commissie om onderhandelingen te starten met de Federale luchtvaartadministratie (FAA) in de Verenigde Staten over een samenwerkingsovereenkomst op het gebied onderzoek en ontwikkeling met betrekking tot luchtverkeersleidingsystemen. Zowel in Europa (SESAR) als in de Verenigde Staten (NextGen) wordt momenteel gewerkt aan vernieuwing van de luchtverkeersleidingsystemen. Het voorstel heeft tot doel de interoperabiliteit tussen deze systemen te bevorderen. Ook biedt het een juridische basis voor samenwerking op gebied van aansprakelijkheid, intellectueel eigendom en participatie van derde partijen in zowel SESAR als NextGen (reciprociteitsbeginsel).

Stand van zaken

Over de mandaatverlening bestaat in grote lijnen overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland steunt het voorstel om te komen tot nauwere samenwerking met de Verenigde Staten op het terrein van onderzoek en ontwikkeling van luchtverkeersleidingsystemen.

Gevolgen voor Nederland

Nederland heeft baat bij een luchtverkeersleidingsstelsel dat niet alleen op Europees niveau geharmoniseerd is (zoals het SESAR project beoogt), maar ook interoperabel is met systemen in andere delen van de wereld, zoals het Amerikaanse NextGen. Op deze manier kan worden voorkomen dat luchtvaartmaatschappijen extra en kostbare systemen moeten aanschaffen om met de verschillende luchtverkeersleidingsystemen te communiceren.