

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 281

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juni 2010

Hierbij stuur ik u ten behoeve van het Algemeen Overleg op 23 juni 2010 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 24 juni 2010;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.¹

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 24 JUNI 2010

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 24 juni 2010.

De Raad zal formeel het tweede fase luchtvaartakkoord met de VS aannemen en ondertekenen. Nederland is voorstander van dit akkoord, gezien de grote economische belangen voor de Nederlandse luchtvaartsector.

De Europese Commissie zal een overzicht geven van de stand van zaken van de aangekondigde acties naar aanleiding van de sluiting van het Europese luchtruim als gevolg van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull. De Europese Commissie heeft op 27 april 2010 een rapport uitgebracht waarin de gevolgen van de sluiting van het Europese luchtruim in kaart zijn gebracht en waarin een aantal voorstellen voor maatregelen op korte termijn en structurele maatregelen wordt gedaan. Over dit rapport van de Commissie heeft tijdens de extra Transportraad van 4 mei 2010 reeds een uitgebreide gedachtewisseling plaatsgevonden. Ook zijn tijdens deze Transportraad Raadsconclusies aangenomen. De Europese Commissie is voortvarend van start gegaan en heeft een groot deel van de aangekondigde acties in gang gezet.

De Raad zal Raadsconclusies aannemen over het actieplan stedelijke mobiliteit. Eind 2009 heeft de Europese Commissie het actieplan stedelijke mobiliteit uitgebracht. Dit actieplan bevat twintig maatregelen om lokale, regionale en nationale overheden te helpen hun doelstellingen inzake duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren. In de Raadsconclusies wordt het actieplan verwelkomd, maar tevens het belang van subsidiariteit benadrukt. Nederland kan instemmen met de Raadsconclusies.

Tenslotte zal er een debat plaatsvinden over de EU2020-strategie, de opvolger van de Lissabonstrategie. Centraal zal daarbij de vraag staan op welke wijze transport kan bijdragen aan het behalen van de doelen van de EU2020-strategie.

Luchtvaart

Luchtvaartonderhandelingen EU – VS: tweede fase

– Aannee en ondertekening

In 2007 hebben de EU en de VS een akkoord bereikt over de instelling van een zogenaamde Open Aviation Area (OAA). Deze heeft de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de individuele lidstaten en de VS vervangen. Tevens is deze OAA breder dan genoemde bilaterale akkoorden en vormt zij de basis voor verdere samenwerking tussen de EU en VS op alle terreinen van de luchtvaart. Tijdens de OAA onderhandelingen kon niet op alle punten, zoals uitbreiding van investeringsmogelijkheden in luchtvaartmaatschappijen in de VS en transparantie bij geluidsmaatregelen, overeenstemming bereikt worden. In het akkoord is overeengekomen om deze punten tijdens een tweede fase uit te onderhandelen. Deze tweede fase onderhandelingen tussen de EU en de VS zijn in 2008 van start gegaan en zijn inmiddels afgerond.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad van 24 juni zal het resultaat van de tweede fase onderhandelingen formeel worden aangenomen en worden ondertekend. Tijdens de onderhandelingen lag de focus vooral op het bereiken van overeenstemming op de volgende twee punten:

- een door de EU gewenste uitbreiding van de investeringsmogelijkheden (in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen);
- een door de VS gewenste verbetering van de transparantie in het geval van door lidstaten genomen geluidsmaatregelen rondom luchthavens.

Ten aanzien van het eerste punt heeft de EU zich erbij neergelegd dat er nu geen uitbreiding van de investeringsmogelijkheden in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen te verwachten is. In het akkoord zijn hierover echter wel afspraken gemaakt. Indien de VS toch overgaat tot een versoepeling van de investeringsmogelijkheden, dan zal de EU haar markt verder openstellen voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Andersom geldt dat de EU vooralsnog niet tegemoet komt aan de wens van de VS ten aanzien van transparantie van geluidsmaatregelen. Mocht de EU toch daartoe overgaan, dan zal de VS haar markt verder openstellen voor Europese luchtvaartmaatschappijen. Ook op andere terreinen zijn afspraken gemaakt, ondermeer op het gebied van samenwerking ten aanzien van klimaatverandering en afstemming van concurrentieregels.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van het akkoord, gezien de grote economische belangen voor de Nederlandse luchtvaartsector. Hoewel Nederland in beginsel voorstander is van uitbreiding van investeringsmogelijkheden in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, was het ontbreken van voortgang op dit gebied voor Nederland geen breekpunt tijdens de onderhandelingen. Nederland kan tevreden zijn met het behaalde resultaat.

Gevolgen voor Nederland

De eerste fase overeenkomst tussen de EU en VS heeft wereldwijd grote gevolgen gehad voor het vigerende bilaterale stelsel van luchtvaartverdragen. Het vervoer tussen twee van de grootste luchtvaartmarkten is geliberaliseerd en heeft mogelijkheden geboden voor nieuwe business modellen en samenwerking die tot voorheen niet mogelijk was. Artikel 21 uit de overeenkomst stelde dat de partijen in een tweede fase overeenstemming moesten bereiken over een aantal openstaande punten. Mocht hier geen overeenstemming over worden bereikt, dan zou dit kunnen leiden tot een mogelijke opzegging van de eerder bereikte overeenkomst door één van beide partijen. Dit zou hebben betekend dat de markttoegang tot de VS voor Europese luchtvaartmaatschappijen zou worden beperkt, met alle negatieve economische gevolgen van dien.

Stand van zaken EU acties naar aanleiding van de aswolk

– Presentatie van de Commissie

Naar aanleiding van de sluiting van het Europese luchtruim als gevolg van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull heeft de Europese Commissie op 27 april 2010 een rapport uitgebracht waarin de gevolgen van de sluiting van het Europese luchtruim in kaart zijn gebracht en waarin een aantal voorstellen voor maatregelen op korte termijn en structurele maatregelen wordt gedaan. Maatregelen op korte termijn hebben onder meer betrekking op de uniforme toepassing van passagiersrechten, tijdelijke operationele flexibiliteit, toepassing van slotallocatie (om verlies van slots te voorkomen die luchtvaartmaatschappijen vanwege de luchtruimsluiting niet hebben kunnen gebruiken) en uitstel van betaling voor de levering van luchtverkeersleidingsdiensten (en-route charges). Eventuele staatsubsidie dient te passen binnen de huidige Europese regels. Structurele maatregelen hebben onder meer betrekking op de versnelde implementatie van de Single European Sky en het oprichten van een luchtvaartplatform waarin alle Europese stakeholders bijeen worden gebracht. Ook zal de Commissie een expertgroep instellen en de huidige methodologie

voor risico-analyse en- beheer evalueren in het bijzonder bij natuur-rampen.

Stand van zaken

Over het rapport van de Commissie heeft tijdens de extra Transportraad van 4 mei 2010 reeds een uitgebreide gedachtewisseling plaatsgevonden. Ook heeft deze Transportraad Raadsconclusies aangenomen. Tijdens de Transportraad van 24 juni zal de Commissie aangeven hoe het staat met de aangekondigde EU acties.

De Commissie is voortvarend van start gegaan en heeft een groot gedeelte van de aangekondigde acties in gang gezet. Voorbeelden hiervan:

- EASA (Europees agentschap voor luchtvaartveiligheid) heeft aanbevelingen gedaan met betrekking tot vliegen in gebieden met verhoogde asconcentraties.
- De Commissie is bezig met het moderniseren van de meettechniek van asdreiging in samenwerking met vulkaanadviescentra (VAAC) in Toulouse en Londen.
- De implementatie van de Single European Sky wordt versneld, onder meer door het aanwijzen van een FAB-coördinator en het voor het einde van 2010 benoemen van een European Network manager.
- Er is een crisiscel opgericht waarin onder meer DG MOVE, Eurocontrol, de VAAC en EASA zitting hebben. Deze crisiscel wordt actief bij acute dreiging.

Inzet Nederland

Voor Nederland staat steeds voorop dat goed gekeken moet worden hoe in het vervolg op Europees niveau met een dergelijke uitzonderlijke situatie wordt omgaan. Er is behoefte aan duidelijke, geharmoniseerde procedures, waarbij op een meer flexibele en gecoördineerde wijze gehandeld kan worden.

Voor Nederland is opnieuw het belang aangetoond van een goedwerkend Europees luchtruim. Centraal hierin staat de implementatie van de Single European Sky, in het bijzonder door versterking van grensoverschrijdende samenwerking tussen lidstaten in het beheer van hun luchtruim, zoals binnen FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) wordt beoogd.

Ten aanzien van mogelijke compensatie voor geleden schade is in de Raad van 4 mei nog eens bevestigd dat de Europese staatssteunregels gerespecteerd moeten worden. De Commissie heeft toegezegd in de komende Raad nader in te gaan op kosten en mogelijke compensatiemaatregelen. Ook het opzetten van een Europees fonds of invoering van een speciale verzekering voor crisissituaties komt daarbij mogelijk aan de orde. Nederland vindt het belangrijk dat de concurrentieverhoudingen niet worden verstoord door disproportionele nationale steunmaatregelen. Nederland ziet de informatie van de Commissie naar de mogelijkheden voor compenserende maatregelen op EU niveau met belangstelling tegemoet.

Tenslotte hecht Nederland, net zoals de Commissie, aan een goede naleving van de passagiersrechten. Nederland pleit daarbij voor uniforme toepassing en handhaving van de regels voor passagiersrechten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de bijzondere omstandigheden als gevolg van de aswolk. Bij een eventuele herziening van de huidige regels dienen ook de ervaringen van de afgelopen tijd te worden mee gewogen.

Gevolgen voor Nederland

De luchtvaartsector heeft grote schade geleden als gevolg van het sluiten van het luchtruim. Voor Nederland staat steeds voorop dat goed gekeken moet worden hoe in het vervolg op Europees niveau met een dergelijke uitzonderlijke situatie wordt omgaan. Er is behoefte aan duidelijke, geharmoniseerde procedures, waarbij op een meer flexibele en gecoördineerde wijze gehandeld kan worden.

Intermodaal

Actieplan stedelijk mobiliteit

– Raadsconclusies

Eind 2009 heeft de Commissie het actieplan stedelijke mobiliteit uitgebracht. Dit actieplan bevat twintig maatregelen om lokale, regionale en nationale overheden te helpen hun doelstellingen inzake duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren. Maatregelen liggen onder meer op het terrein van het ondersteunen van regio's en steden met het opstellen van integrale en duurzame mobiliteitsplannen, het verbeteren van reisinformatie, vrijwillige verbintenissen ter verbetering van passagiersrechten in stedelijk OV, ondersteunen van onderzoeks- en demonstratieprojecten voor voertuigen met lage of nulmissies, voortzetting van bewustmakingscampagnes voor doelgroepen en het optimaliseren van bestaande Europese financieringsbronnen.

Het betreft geen nieuwe wet- of regelgeving. De inzet van het actieplan is om ervaringen uit te wisselen, instrumenten voor regionale en lokale overheden te ontwikkelen en middelen beschikbaar te stellen voor onderzoek en pilots (proeftuinen).

In de Raadsconclusies wordt het actieplan verwelkomd maar wordt tevens het belang van subsidiariteit benadrukt. Eventuele maatregelen mogen geen afbreuk doen aan de eigen verantwoordelijkheid die nationale, regionale en lokale overheden hebben op het gebied van stedelijk vervoer. Stedelijke mobiliteit is immers maatwerk. Wel wordt onderstreept dat een ambitieuze Europese innovatieagenda kan bijdragen aan efficiënter, veiliger en schoner vervoer (bijvoorbeeld door de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en ITS-toepassingen). Ook wordt de Europese Commissie opgeroepen om met maatregelen te komen op het gebied van bronbeleid.

Stand van zaken

Over het actieplan heeft tijdens de informele Raad op 9 februari 2010 in La Coruna reeds een gedachtewisseling plaatsgevonden. De uitkomsten van deze gedachtewisseling vormen de basis van de Raadsconclusies. Over de Raadsconclusies bestaat overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met de Raadsconclusies. Duurzame stedelijke mobiliteit is een belangrijk onderwerp. Voor Nederland is het daarbij wel van belang dat het subsidiariteitsprincipe scherp in het oog wordt gehouden. Nederland heeft aandacht gevraagd voor een streng Europees bronbeleid en een ambitieuze agenda voor innovatie.

Gevolgen voor Nederland

De voorstellen van de Commissie sluiten goed aan bij Nederlands beleid. Zo kunnen afspraken over technische standaarden eenheid brengen in lokale toepassingen, bijvoorbeeld op het gebied van intelligente vervoerssystemen en oplaadsystemen voor elektrische voertuigen. Omgekeerd kan Nederland met kennis en ervaring een bijdrage leveren, bijvoorbeeld

met het fietsbeleid en de ervaringen met het energie-efficiënt rijden als onderdeel van het rijexamen.

Strategie EU2020

– Debat

De EU2020-strategie is de nieuwe lange termijnstrategie van de Europese Unie. Het is de opvolger van de Lissabonstrategie. Kern van de strategie is dat de komende tien jaar de EU in het teken moet staan van slimme en duurzame economische groei, waar alle EU-burgers van kunnen profiteren. Volgens de Commissie maken de grote uitdagingen zoals vergrijzing, globalisering, klimaatverandering en schaarste aan grondstoffen een meer effectieve strategie en aansturing noodzakelijk. De Commissie stelt een samenhangend pakket prioriteiten voor met een aantal «kerninitiatieven» en kwantitatieve gemeenschappelijke doelen op het gebied van werkgelegenheid, opleiding, onderzoek, klimaat/energie en armoede.

De EU2020-strategie gaat ook in op de rol van transport bij het bereiken van een duurzame economie. Het gaat hierbij zowel om het CO₂-arm maken van de vervoersector omwille van klimaat- en energiedoelstellingen, als om het moderniseren van transportsystemen om het concurrentievermogen te vergroten. Onderdeel hiervan is het versterken van grensoverschrijdende trajecten en intermodale knooppunten zoals steden, havens en logistieke platforms.

Stand van zaken

De EU2020-strategie is op 3 maart 2010 uitgebracht door de Commissie en sindsdien in verschillende Europese Raden besproken. De verwachting is dat de Europese Raad op 17 juni a.s. Raadsconclusies zal aannemen over de strategie.

Tijdens de komende Transportraad zal een debat worden gevoerd over de rol van transport in het realiseren van de EU2020-strategie.

Inzet Nederland

Nederland deelt de visie van de Commissie dat de transportsector zowel de potentie als de opgave heeft om een beduidende bijdrage te leveren aan zowel de economische doelen als aan de klimaatdoelen van de strategie. Nederland verwacht dat de Commissie dit eind 2010 duidelijk uitwerkt in het Witboek Vervoer dat zich ook richt op de periode tot 2020. Op klimaatgebied verwacht Nederland hierin de aankondiging van ambitieuze voorstellen voor zowel bronbeleid als stimulering van technologische innovatie. Ook zal het Witboek zich sterk moeten maken voor verhoogde doelmatigheid van het vervoer door moderne technologie, slimme logistiek en robuuste multimodale corridors in het hart van de EU.

Gevolgen voor Nederland

Gegeven de grote politieke aandacht voor EU2020 zal het onderwerp naar verwachting regelmatig worden geagendeerd op de verschillende Raden. De gevolgen van de strategie zullen afhangen van de verdere uitwerking in concrete voorstellen.

Diversen

Tenslotte zal de Europese Commissie onder agendapunt «diversen» mogelijk twee nieuwe voorstellen presenteren, een rapport over de security scan op luchthavens en een actieplan over de toepassingen van Galileo. Over beide voorstellen zal verder geen gedachtewisseling

plaatsvinden. Beide voorstellen zijn op moment van schrijven nog niet beschikbaar.