

Vergaderjaar 2013–2014

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 1795

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2014

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij twee fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Mededeling samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem

Fiche 2: Mededeling Preventie Radicalisering (Kamerstuk 22 112, nr. 1796)

De Minister van Buitenlandse Zaken,
F.C.G.M. Timmermans

Fiche: Mededeling samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem

1. Algemene gegevens

Titel voorstel

Mededeling van de commissie aan het Europees parlement, de raad, het Europees economisch en sociaal comité en het comité van de regio's:

«Samen naar een concurrerend en zuinig stedelijk mobiliteitssysteem»

Datum ontvangst Commissiedocument

17 december 2013

Nr. Commissiedocument

COM (2013) 913

Pre-lex

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=1041541

Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board (ENG)

<http://new.eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:52013SC0528>

Behandelingstraject Raad

Transportraad

Eerstverantwoordelijk ministerie

Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

2. Essentie voorstel

Deze mededeling heeft tot doel de Europese steden meer te steunen bij de aanpak van mobiliteitsproblemen. De mededeling is een vervolg op het actieplan stedelijke mobiliteit uit 2009 (COM/2009-490)¹. Naar aanleiding van dit actieplan is o.a. een virtueel platform opgericht om kennis en ervaringen uit te wisselen (ELTIS).

Om ervoor te zorgen dat de stedelijke gebieden in Europa zich duurzamer ontwikkelen en dat de doelstellingen voor een concurrerend en zuinig Europees vervoerssysteem worden gehaald, moet de stedelijke mobiliteit volgens de Commissie ingrijpend anders worden aangepakt. Er moet een eengemaakte markt voor innovatieve stedelijke mobiliteit worden ontwikkeld. Dat kan door het opstellen van gemeenschappelijke normen en specificaties of door collectieve aankopen. In deze mededeling beschrijft de Commissie hoe ze maatregelen voor duurzame stedelijke mobiliteit zal treffen op gebieden waar volgens haar de EU toegevoegde waarde heeft. Het betreft het actief steunen van decentrale overheden bij planvorming voor stedelijke duurzame mobiliteit, maatregelen voor verbetering van stedelijke logistiek, een gemeenschappelijke benadering van slimmer toegangsbeheer van steden en tolheffing, gecoördineerde invoering van intelligente vervoerssystemen voor steden en maatregelen die de kwetsbare verkeersdeelnemers in steden beter beschermen. De Commissie roept de lidstaten op hieraan een bijdrage te leveren. De Commissie is zelf bereid haar steun op het terrein van kennisuitwisseling op te drijven en financiële steun te verlenen vanuit de ESI-fondsen en de

¹ Het fiche dat is opgesteld in reactie op het actieplan Stedelijke mobiliteit is te raadplegen via Kamerstuk 22 112, nr. 961

Faciliteit Europese Verbindingen (CEF), vooral in de cohesielanden. Ook is er steun voorzien vanuit het Horizon 2020 programma, waaruit onderzoek voor stedelijke mobiliteit wordt gefinancierd.

3. Wat is de Nederlandse grondhouding ten aanzien van de bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling en de eventueel daarin aangekondigde concrete wet- en regelgeving? Hoe schat Nederland de financiële gevolgen in, alsmede de gevolgen op het gebied van regeldruk en administratieve lasten?

De mededeling bevat geen voorstellen voor wet en regelgeving, maar maatregelen die de lidstaten moeten overwegen, met name dat elke lidstaat ervoor moet zorgen dat er in stedelijke gebieden duurzame stedelijke mobiliteitsplannen worden gemaakt.

De Commissie doet geen uitspraken over de bevoegdheidsvaststelling. De EU heeft een gedeelde bevoegdheid in het kader van vervoer (artikel 4 lid 2 sub g VWEU). Nederland vindt het een aandachtspunt dat de ambities van de EU blijven passen binnen de bevoegdheidsverdeling tussen de EU en de lidstaten, zeker ook voor toekomstige wetgevende voorstellen. Nederland neemt – conform het fiche uit 2009 – een terughoudende positie in t.a.v. de subsidiariteit en proportionaliteit van deze mededeling waar deze verder gaat dan het voeren van het debat, de uitwisseling van ervaringen en beste praktijken en de bevordering van onderzoek en innovatie.

De mededeling strekt zich ook uit tot de coördinerende rol van de rijksoverheid jegens de steden. Nederland is van mening dat het niet aan de nationale overheid, laat staan aan de EU is om te treden in de bevoegdheden van lokale overheden om het mobiliteitssysteem te optimaliseren. Nederland betwijfelt of een Europese benadering op alle door de Commissie voorgestelde beleidsterreinen en actiepunten uit oogpunt van subsidiariteit houdbaar is en voor alle lidstaten een meerwaarde zal opleveren.

De grondhouding over de subsidiariteit is daarmee deels positief en deels negatief.

- Het positieve deel heeft betrekking op de maatregelen voor kennisuitwisseling en de maatregelen die aansluiten bij de bestaande bevoegdheden van de EU op het gebied van Intelligente TransportSystemen – ITS (binnen de ITS-richtlijn), zoals afspraken over het bevorderen van technische standaarden en daarnaast betere benutting van Europese financiële regelingen (ook door middelgrote steden). Negatief is het subsidiariteitsoordeel over de meer directieve maatregelen voor kennisdeling (waaronder het coördinerend Europees platform en de één loketfunctie) of de ontwikkeling daartoe en de toepassing van richtsnoeren. Dit kan beter aan de lidstaten en de steden zelf worden overgelaten.
- De lidstaten, regio's en steden hebben de kennis om zelf invulling te geven aan het mobiliteitsbeleid. De Nederlandse steden zien zelf ook een rol bij het stimuleren van grensoverschrijdende kennisontwikkelingen en het uitwisselen van beste praktijken kan daarbij een goede manier zijn. De gemeenten ondersteunen al diverse innovaties voor duurzame stedelijke mobiliteit via landelijke en Europese pilotprojecten (o.a. Civitas, Hyer, Frevue). Kennisuitwisseling is door de steden zelf in te vullen, waar daartoe de behoefte bestaat.

Voor zover nog van toepassing is de grondhouding over de proportionaliteit positief. De vraag of de voorgestelde maatregelen in verhouding

staan tot de gewenste doelen hangt wel in grote mate af van de exacte doelen die de Commissie wil halen. De grote hoeveelheid beleidsterreinen en gerelateerde doelen in deze mededeling leidt tot de constatering dat er weinig expliciete relatie wordt gelegd tussen nagestreefde doelen en voorgestelde maatregelen in de mededeling.

In de conclusie van de mededeling wordt het voorstel gedaan om een commissie op te stellen van nationale deskundigen op het gebied van stedelijke mobiliteit. Nederland is terughoudend over het oprichten van een nieuw overlegorgaan.

Er zijn in Europa namelijk verschillende overlegstructuren voor mobiliteit, dan wel onderdelen van mobiliteit, zoals bijvoorbeeld Civitas, Polis, Eurocities, Hyer. Het is gewenst dat de EU optimaal gebruik maakt van of focus aanbrengt op bestaande structuren en organisaties en deze te ondersteunen in het uitbouwen van het netwerk en het doorontwikkelen van de kennis. Nederland wil de in Nederlandse steden aanwezige kennis hiervoor graag aanbieden.

Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat het financieel beslag van de toekomstige voorstellen zal zijn.

Nederland is van mening dat de EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014–2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting.

De budgettaire gevolgen voor Nederland worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement, conform de regels van de budgetdiscipline.

Op dit moment voorziet Nederland geen stijging van administratieve lasten. Voor zover deze toch optreden dienen onvoorziene stijgingen van de administratieve lasten te worden gecompenseerd door het beleidsverantwoordelijke departement, waarbij compensaties zoveel mogelijk dienen te geschieden binnen het domein waarin de tegenvaller plaatsvindt.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederland onderschrijft het belang van het bevorderen van duurzame stedelijke mobiliteit. In stedelijke gebieden is de luchtkwaliteit een belangrijke aanleiding om duurzame mobiliteit te realiseren. Daarnaast werken veel Nederlandse steden aan vergaande klimaatdoelstellingen. Duurzame mobiliteit levert hier een belangrijke bijdrage aan. Op het terrein van stedelijke duurzame mobiliteitsplannen is Nederland ook ver gevorderd, zo constateert de Europese Commissie. Nederland deelt daarnaast de mening van de Commissie dat er op het terrein van duurzame stedelijke mobiliteit in veel lidstaten nog een slag gemaakt kan worden.

De voorstellen sluiten aan bij enkele van de afspraken die door de nationale overheid en organisaties (binnen hun verantwoordelijkheidsdomein) zijn gemaakt in het SER akkoord over het reduceren van CO₂ emissies. Daarbij gaat het met name om:

- a) afspraken met concessieverleners over klimaatdoelstellingen en het verduurzamen van het OV;
- b) het sluiten van een Green Deal over zero emissie stadsdistributie die regionale pilots faciliteert en richting geeft;
- c) acties om klimaatdoelen en verduurzaming van mobiliteit te verwerken in lokaal ruimtelijk beleid en de daarbij gehanteerde bereikbaarheidsindicator.

Duurzame mobiliteitsplannen kunnen behulpzaam zijn om tot een verbetering van de luchtkwaliteit te komen en klimaatdoelstellingen te kunnen halen. Het daadwerkelijke effect van stedelijk mobiliteitsbeleid is echter in grote mate afhankelijk van effectief Europees bronbeleid.

Een groot aantal Nederlandse steden voert momenteel al een actief beleid ter verbetering van de duurzame mobiliteit binnen hun gemeentegrenzen. Voor hen zal de mededeling inhoudelijk weinig meerwaarde hebben. Wel kunnen zij een koploperspositie innemen en andere Europese gemeenten op verzoek adviseren. Daarnaast kunnen Nederlandse steden bij het ontwikkelen van plannen voor een meer duurzaam mobiliteitssysteem – die o.a. in het kader van het programma Beter Benutten worden ontwikkeld – wellicht profiteren van Europese fondsen. Nederland wil niet dat de EU haar bevoegdheden op de betrokken beleidsterreinen versterkt. In de conclusie van de Commissie schijnt een ambitie door die ertoe kan leiden dat er Commissievoorstellen kunnen komen die niet passen bij de bestuurlijke verhoudingen die we in Nederland hebben. En waarbij het primaat niet bij de EU ligt, maar bij de lidstaten of de steden. Daarnaast bestaat het risico dat de EU de coördinatie van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen naar zich toetrekt via het voorgestelde platform en een-loketsysteem, terwijl zij aangeeft dat de oplossingen per stad en regio kunnen en zullen verschillen. De voorstellen mogen ook niet leiden tot een planverplichting voor duurzame mobiliteitsplannen of anderszins meer directieve maatregelen. De gekozen weg van stimuleren en faciliteren maakt dat overheden goede afwegingen kunnen maken in wat landelijk, regionaal of lokaal voor hen het beste werkt om tot verduurzaming van de mobiliteit te komen en dit integraal op te kunnen nemen in ander beleid. De versnippering die de Commissie constateert heeft mede betrekking op de initiatieven en overleggrems die op dit moment al bestaan. Het oprichten van nieuwe platforms en een Europese groep nationale deskundigen met daaronder specifieke werkgroepen zorgt juist voor meer versnippering.

Verder ziet Nederland wel meerwaarde in het op Europees niveau doorontwikkelen van technische standaarden en protocollen die benut kunnen worden bij de inzet van ITS-maatregelen in het stedelijke domein binnen de kaders van de ITS-richtlijn (2010/40). Het ITS-plan The Netherlands 2013–2017 en het actieprogramma «Beter geïnformeerd op weg» geeft hier in Nederland een impuls aan.