
Vergaderjaar 2001–2002

21 501-09

Transportraad

Nr. 141

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 maart 2002

Hierbij zend ik u de geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Transport- en Telecommunicatieraad van 25 en 26 maart aanstaande. Het onderdeel transport wordt behandeld in de Raadszitting op 26 maart aanstaande.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

MARITIEM VERVOER

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen en houdende wijziging van de verordeningen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen;

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van de richtlijnen op het gebied van maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen

– politiek akkoord

De voorgestelde verordening regelt de oprichting van één gemeenschappelijk comité dat verantwoordelijk wordt voor alle richtlijnen en verordeningen die betrekking hebben op maritieme veiligheid waarin comitologie reeds is verankerd. Op dit moment gaat het om 14 verschillende Europese regelingen. Om redenen van eenduidigheid en efficiency kan Nederland, evenals de andere lidstaten, met dit voorstel instemmen.

Daarnaast wordt de lidstaten onder dit agendapunt gevraagd akkoord te gaan met de voorgestelde wijzigingen van deze verordeningen en richtlijnen, die dynamische verwijzingen naar relevante, internationale regelgeving mogelijk maken. Dit sluit aan bij de wens om bij nationale implementatie van internationale verdragen ook, zoveel als mogelijk is, gebruik te maken van het principe van dynamische verwijzingen. Nederland kan met dit voorstel instemmen, mede vanwege de manier waarop de conformiteitstoets op gewijzigde internationale regelgeving ten opzichte van bestaand Europees recht nu inhoud heeft gekregen. Er wordt de lidstaten voldoende garantie geboden hun internationale verdragsverplichtingen te kunnen nakomen.

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor toegang tot de markt voor havendiensten

– stand van zaken

Dit voorstel voor een richtlijn beoogt de liberalisering van technisch-nautische havendiensten (loodsen, slepen, afmeren), vrachtafhandelingsdiensten en passagiersdiensten, zoals het in- en ontschepen. Hiervoor introduceert het voorstel een open procedure, waarbij op basis van een aantal criteria aan een dienstverlener een vergunning kan worden verleend. Tevens bevat het voorstel bepalingen, om de transparantie in de financiën van havenbedrijven te waarborgen, waaronder eisen voor een gescheiden boekhouding van enerzijds dienstverleners en anderzijds havenbeheerders.

Vrijwel alle lidstaten zijn in principe positief over liberalisering van en introductie van marktwerking bij de havendiensten. Maar er is ook veel kritiek op onderdelen van het voorstel. Vanwege de sterk uiteenlopende structuur van havenbeheer en dienstverlening in de lidstaten (van volledig overheidsgestuurd tot volledige private sturing), zijn de bedenkingen van de lidstaten bij dit voorstel talrijk en tegengesteld aan elkaar. Zweden, Finland en België hebben hun zorgen uitgesproken over de liberalisering van de loodsdiensten, terwijl Nederland juist een voorstander is van liberalisering van de technisch-nautische diensten (onder meer de loodsen). Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Zweden en Griekenland hebben vooral problemen met het recht op zelfafhandeling vanwege mogelijke arbeidsconflicten die hierdoor kunnen ontstaan. Nederland, Duitsland, Portugal, het Verenigd Koninkrijk en Griekenland zijn het meest terughoudend over

de voorgestelde procedure voor verhuur van haventerreinen voor vrachtafhandeling. De reden dat Nederland geen voorstander is van liberalisering van vrachtafhandelingsdiensten hangt samen met de beperking van de contractduur van zowel zittende als toekomstige bedrijven en de onzekerheid die dit met zich meebrengt bij investeringen. De procedure in het voorstel kan negatief uitwerken op de ontwikkeling van de haveninfrastructuur en het vormt een inbreuk op de havenplanning door de havenbeheerder.

Het voorstel van de Commissie is geheel gericht op de concurrentie binnen havens, terwijl Nederland steeds heeft aangedrongen op regels die de verstarring van de concurrentie tussen havens door staatssteun aan banden zouden moeten leggen.

HORIZONTALE ONDERWERPEN

Programma Marco Polo: voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het goederenvervoersysteem te verbeteren

– stand van zaken

In het Witboek Gemeenschappelijk Vervoerbeleid 2010 wordt als opvolger van het stimuleringsprogramma voor gecombineerd vervoer PACT (Pilot Actions for Combined Transport) het programma Marco Polo aangekondigd. Marco Polo staat open voor alle relevante voorstellen die het «modal shift» principe als uitgangspunt hanteren. Hierbij kan worden gedacht aan het opstarten van nieuwe diensten die zullen leiden tot aanzienlijke verschuivingen van vervoer over de weg naar andere modaliteiten. Tevens wil de Commissie ook voorstellen ondersteunen die structurele belemmeringen in de intermodale markt opheffen en daarmee de hele intermodale vervoersketen verbeteren. De derde pijler van dit nieuwe programma richt zich op ondersteuning van innovatieve vormen van samenwerking en het wereldkundig maken van goede praktijken in de sector. Het gaat om internationale projecten. Het programma loopt van 2003 t/m 2010. Het voorgestelde budget bedraagt € 115 miljoen.

Nederland, evenals de andere lidstaten, verwelkomt initiatieven op het terrein van intermodaal vervoer die een samenhangend logistiek en infrastructuurnetwerk kunnen bevorderen. Maar ten aanzien van het budget moet worden opgemerkt dat de voorgestelde € 115 miljoen niet spoort met het staand kabinetsbeleid met betrekking tot de prioriteitsstelling in de EU-begroting. De kabinetslijn is dat bij voortzetting van een prioritair meerjarenprogramma het budget reëel neutraal wordt gehouden. Voor de voorloper van Marco Polo, PACT, was € 30 miljoen beschikbaar. Ook kan een kanttekening worden gemaakt bij de sterke gerichtheid op het «modal shift» uitgangspunt. Volgens Nederland, gesteund door enige andere lidstaten, is «modal shift» alleen onvoldoende voor het realiseren van een duurzaam vervoerbeleid. Er moet gewerkt worden aan de verbetering van milieuprestaties van alle modaliteiten. Een project dat schoner en efficiënter wegvervoer bewerkstelligt, kan in dit opzicht meer resultaat opleveren dan een «modal shift» project.

Daarom zal Nederland zich inzetten om ook projecten die bijdragen aan duurzaam vervoer (zoals projecten gericht op betere benutting van bestaande infrastructuur) onder het Marco Polo programma te laten vallen. Verder meent Nederland dat het programma niet te rigide moet worden ingevuld om het (te) ambitieuze doel van 12 miljard tonkilometer «modal shift» per jaar coûte que coûte te halen. Tevens moeten er voldoende garanties worden ingebouwd om onaanvaardbare concurren-

tievervalsing zo veel mogelijk te voorkomen. Tot slot acht Nederland aanpassing van de subsidiedrempels tot een realistisch niveau nodig, omdat het kunnen behalen van de drempel per modaliteit verschilt. Tot slot moet worden gezien of de minimum subsidiedrempels verlaagd moeten worden en of deze per modaliteit moeten worden aangepast om het programma voor meer projecten toegankelijk te maken.

Voorstel voor een wijziging van de beschikking van het Europees Parlement en de Raad over communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (TEN's)

– stand van zaken

Mede op grond van een besluit van de Europese Raad in Gothenburg worden momenteel de richtsnoeren herzien voor de toekenning van subsidies voor projecten in het kader van de trans-Europese Netwerken (TEN's). Het betreft verwerking van grotere aandacht voor openbaar vervoer, spoorwegen, binnenvaart, kustvaart, intermodaal vervoer en efficiënte interconnectie. Aanpassing van de prioriteiten volgt ook uit het Witboek Gemeenschappelijk Vervoerbeleid 2010. De Nederlandse prioriteiten in de uitbouw van de trans-Europese netwerken liggen met name in de spoorverbindingen voor grensoverschrijdend goederenvervoer, het completeren van de HSL-verbindingen, de ontwikkeling van de binnenvaart en betere benutting van de bestaande infrastructuur. De discussie over de vaststelling van de nieuwe prioriteiten is in een vergevorderd stadium. Hoewel Nederland de vergrote aandacht voor goederenvervoer per spoor niet afwijst, probeert ons land ook de andere bovengenoemde prioriteiten in de tekst te verwerken.

De gedeeltelijke herziening van de richtsnoeren wordt gevolgd door een algehele herziening in 2004 die de periode tot 2020 moet beslaan. Tegelijk met het herzieningsvoorstel heeft de Commissie ook een aanvulling voorgesteld van de lijst van projecten van bijzonder belang. Deze lijst is oorspronkelijk vastgesteld door de Europese Raad tijdens de top van Essen in 1994 en vervolgens besproken tijdens de Europese Top in Dublin in 1996. Projecten die op deze lijst staan krijgen voorrang bij de mogelijke toekenning van subsidie. Door het Spaanse voorzitterschap is het «wensenlijstje» geïnterpreteerd. Nederland acht in beginsel een aanvulling van de lijst van Essen op dit moment niet opportuun. Het ligt meer voor de hand om in 2004 bij de dan geplande uitgebreide herziening van de richtsnoeren nieuwe beleidsprioriteiten te stellen en in het verlengde daarvan de lijst van Essen op nieuw integraal te bekijken. Maar aangezien verscheidene lidstaten wel lijken te voelen voor aanvulling van de lijst van Essen, heeft Nederland, onder voorbehoud van zijn positie ten aanzien van aanvulling van de lijst op zich, de volgende projecten gemeld: de grensoverschrijdende goederenverbindingen (IJzeren Rijn en VERA), de Zuiderzeelijn en de Maasroute. Naar verwachting komen de herziening van de richtsnoeren en de aanpassing van de lijst met prioritaire projecten voor besluitvorming in de Transportraad van juni 2002 aan de orde.

Galileo

- conclusies van de Raad over het deblokken van de het resterend budget (450MEURO) uit de TEN's-middelen
- voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van een Gemeenschappelijke Onderneming met bijhorende statuten
- aanneming

In de vergadering van de Raad op 5 april 2001 is bepaald dat onder randvoorwaarden kan worden overgegaan tot de ontwikkelingsfase van het satellietnavigatiesysteem Galileo. Het totale project valt uiteen in de volgende fasen:

- Ontwikkelingsfase: april 2002-eind 2004

- Stationeringsfase: 2005–2007
- Exploitatiefase: vanaf 2008

Tijdens de vergadering van de Raad in juni 2001 is een rapportage over de te leveren signalen besproken. Verdere besluitvorming hierover zal plaatsvinden tijdens de ontwikkelingsfase. In de laatste vergadering van de Raad op 7 december jongstleden kon geen overeenstemming worden bereikt over de start van de ontwikkelingsfase (vrijmaken van € 450 miljoen) en over de beheersstructuur voor deze fase. De lidstaten wilden eerst de consequenties beoordelen van de studie van Price Waterhouse Coopers (PWC), naar de financiële onderbouwing en de inschatting van de mate van private investeringen. Een blokkerende minderheid was voorstander van uitstel van besluitvorming tot de Raad van maart 2002. Inmiddels is het rapport uitgebreid toegelicht en hebben alle lidstaten dit rapport geaccepteerd als basis voor besluitvorming over de ontwikkelingsfase. Mede naar aanleiding hiervan heeft een aantal landen de kritische houding laten varen en zich voorstander getoond van het programma. Hiermee accepteert men ook een mogelijk veel hogere publieke bijdrage (uit EU-middelen) dan oorspronkelijk voor de Europese Commissie voorzien. De blokkerende minderheid is dus uiteen gevallen. En de lidstaten hebben opnieuw hun positie bepaald.

Nederland is (nog steeds) positief kritisch over het project. Teneinde kostenefficiëntie en een goed en transparant bestuur over het project te bewerkstelligen, heeft Nederland ingezet op de volgende punten:

1. Vanwege de onzekerheid omtrent de private investeringen, het totaal aan benodigde publieke middelen voor de verschillende fases zoveel mogelijk vastleggen.
2. Benadrukken dat Galileo een civiel programma is onder civiel bestuur.
3. Geen directe participatie van het bedrijfsleven in de beheersstructuur (Gemeenschappelijke Onderneming) van de ontwikkelingsfase en voldoende politieke controle.
4. Eventuele meerkosten van het programma moeten worden opgevangen binnen de meerjarenraming in de EU-begroting.

1) Vastleggen van totaal aan publieke middelen

Onder de lidstaten bestaat geen steun voor het vastleggen van een plafond voor het gehele project. In de huidige tekst van de Raadsconclusies is opgenomen dat de Raad opnieuw oordeelt over het project, als de uitkomst van een onder het bedrijfsleven uitgeschreven tender voor de stationerings- en exploitatiefase beschikbaar is. Het moment waarop de tender wordt uitgeschreven is vervroegd naar eind 2003. Dan is ook de hoogte van te verwachten private investeringen duidelijk. Naar verwachting zal geen sprake zijn van meerkosten in de ontwikkelingsfase. Op voorstel van Nederland is in de huidige tekst ook opgenomen dat het «low-cost-scenario», zoals aangegeven door PWC, als basis voor verdere ontwikkeling moet worden gebruikt. De totale publieke bijdrage in dit scenario bedraagt € 2.5 miljard.

2) Civiel programma

In de huidige conclusies wordt nogmaals bevestigd dat Galileo een civiel programma is onder een civiel bestuur.

3) Participatie van bedrijfsleven in de Gemeenschappelijke Onderneming

Het punt van participatie van het bedrijfsleven in de Gemeenschappelijke Onderneming wordt naar het politieke niveau van de Raad getild. De oorspronkelijk geformuleerde voorkeursbehandeling voor het bedrijfsleven, dat in de ontwikkelingsfase zou investeren, is onder meer op insti-

gatie van Nederland ingetrokken. Dit zou belangenverstrengeling in de hand werken en mogelijk leiden tot kostenverhoging, omdat het belanghebbende bedrijfsleven zou meebeslissen over de definitie van de vervolgfasen van het programma.

Mede op verzoek van het bedrijfsleven heeft Nederland gepleit voor een Gemeenschappelijke Onderneming waarin het bedrijfsleven niet is vertegenwoordigd in de besluitvormende organen. Momenteel is dit weergegeven in voetnoten in de tekst van de conceptverordening en conceptstatuten van de Gemeenschappelijke Onderneming. Hoewel Nederland enige medestanders heeft, is het onduidelijk hoe de definitieve politieke verhoudingen op dit punt liggen.

Politieke controle, die oorspronkelijk niet was voorzien, is gewaarborgd door middel van een «supervisory board» binnen de Gemeenschappelijke Onderneming. Hierin zijn alle lidstaten vertegenwoordigd. Dit orgaan formuleert een instructie voor de Commissie, die 40% van de stemmen in de onderneming heeft. De Commissie heeft ook recht van initiatief en kan dus onderwerpen op de vergadering agenderen. Verder kunnen lidstaten via de ESA-council (European Space Agency) ook de 40% van de ESA-stemmen beïnvloeden.

4) Meerkosten opvangen in meerjarenraming

In de huidige teksten is dit punt goed verankerd. De mogelijke meerkosten moeten worden opgevangen binnen de huidige financiële perspectieven (tot ultimo 2006). De Commissie heeft ook aangegeven dat financiering voor het eerste jaar van de stationeringfase binnen de huidige financiële kaders kan worden gevonden.

Euromediterrane samenwerking

– conclusies van de Raad

In het kader van het zogenaamde «Barcelona proces» zijn er tussen de Europese Unie en de landen rondom de Middellandse Zee associatieakkoorden overeen gekomen. Op grond daarvan werken deze partijen sinds 1995 samen ter vergroting van de welvaart en de stabiliteit in die regio.

Er wordt van uitgegaan dat door onder meer handelsliberalisering en economische steun de economische groei in het Middellandse Zeegebied zal doorzetten. De vervoersstromen zullen daarmee eveneens groeien, hetgeen om aanpassing van de vervoerssector in de regio vraagt.

Een van de prioriteiten van het Spaans voorzitterschap is het bestendigen en versterken van de Euromediterrane samenwerking op het terrein van transport. Reeds in de afgelopen jaren zijn in dit kader een aantal samenwerkingsactiviteiten gestart, zoals een regionaal project op het gebied van statistische transportgegevens (Med-Trans, onderdeel van het ruimere initiatief van Med-Stat), een Euro-mediterraan vervoersforum en de oprichting van de Groep Ministers van Vervoer van het Westelijk Middellandse Zeegebied. Ook uit de zogenaamde MEDA-fondsen worden een aantal regionale projecten op vervoersgebied ondersteund.

Nederland kan instemmen met de voorgestelde Raadsconclusies.

Witboek Gemeenschappelijk Vervoerbeleid tot 2010: Het uur van de keuzes

– politiek debat

Omdat op 7 maart jongstleden in een separaat Algemeen Overleg een uitvoerige, inhoudelijke discussie met de Kamer over het Witboek

Gemeenschappelijk Vervoerbeleid heeft plaatsgevonden, wordt in deze geannoteerde agenda alleen ingegaan op de stand van zaken van de bespreking van het Witboek Gemeenschappelijk Vervoersbeleid 2010 in Brussel.

Nadat er onder het Belgisch voorzitterschap geen inhoudelijke bespreking van dit witboek heeft plaatsgehad, heeft het Spaans voorzitterschap, mede op verzoek van de Raad tijdens de vergadering op 7 december jongstleden, het witboek thans wel geagendeerd voor een discussie op politiek niveau.

Nederland zal in deze discussie interveniëren langs de lijnen van de kabinetsreactie en de opmerkingen die zijn gemaakt, aanvullend op de kabinetsreactie tijdens het Algemeen Overleg op 7 maart jongstleden. Verder zal Nederland bij het Spaanse voorzitterschap aandringen op het formuleren van Raadsconclusies zodat de Raad alsnog een richtinggevende reactie kan geven op de inhoud van het Witboek.

LUCHTVAART

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad voor de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

- aanneming

De nieuwe Richtlijn kan worden gezien als een nadere uitwerking van de afspraken die tijdens de ICAO Assembly (25 september tot en met 5 oktober 2001) gemaakt zijn ten aanzien van geluid rond luchthavens. Deze afspraken betreffen een evenwichtige aanpak van het geluidsprobleem via geluidsreductie aan de bron, milieuvriendelijke operationele procedures, geluidzonering en operationele beperkingen van lawaaiige vliegtuigen. Met betrekking tot dit laatste aspect heeft Nederland in de ICAO Assembly met succes bepleit dat luchthavens voldoende flexibiliteit moeten behouden om beperkingen te introduceren, indien daartoe de noodzaak bestaat vanwege milieuredenen.

Het voorstel voor de nieuwe richtlijn richt zich op operationele beperkingen van lawaaiige vliegtuigen en bestaat uit de volgende onderdelen:

- a. Regels inzake een totaal verbod op lawaaiige «hoofdstuk 3 geluid gecertificeerde» vliegtuigen op een bepaalde luchthaven (artikel 6 lid 1 van de Richtlijn).
- b. Buiten werking stellen van Verordening 925/1999 («hushkitverordening»).
- c. Regels met betrekking tot operationele beperkingen op een luchthaven, die niet het gehele etmaal gelden maar slechts een deel van het etmaal (bijvoorbeeld: beperkingen van lawaaiige vliegtuigen in de nacht).

Nederland is tevreden over de delen genoemd bij a. en b. De maatregelen in de voorgestelde richtlijn kunnen een groter milieu effect bewerkstelligen dan de hushkitverordening, waarin een exploitatiebeperking wordt opgelegd aan vliegtuigen die door akoestische maatregelen (hushkits) net voldoen aan de «hoofdstuk 3» geluidseisen. Daarnaast wordt door het buiten werking stellen van de hushkitverordening een conflict met de VS hierover opgelost.

Maar Nederland heeft wel bezwaren tegen de regels over beperkingen die slechts een deel van het etmaal gelden. De voorstellen van de Commissie en opvattingen van het Europees Parlement hierover staan op gespannen voet met de Wet Luchtvaart (Schiphol paragraaf) waarin Nederland aan de

luchtvaartsector taken en verantwoordelijkheden toekent inzake het nemen van maatregelen om een eventuele overschrijding van de geluidsnormen te voorkomen. De richtlijn beperkt in dit opzicht de in ICAO fel bevochten flexibiliteit om geluidsmaatregelen te nemen.

Het Spaans voorzitterschap heeft aanpassingen voorgesteld die tegemoet komen aan de wensen van Nederland, maar die zijn volgens de Transportcommissie van het Europees Parlement vooralsnog onacceptabel. In de nog komende vergaderingen van COREPER, voorafgaande aan de Transportraad, zal Nederland bepleiten dat de aanpassingen van het voorzitterschap gehandhaafd blijven. Nederland hierbij krijgt hierbij steun van het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk en het is niet onmogelijk dat Duitsland en België zich zullen aansluiten.

Voorstel van de Commissie voor de totstandbrenging van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim

– oriënterend debat

Het doel van dit initiatief is om vanaf 2004 het communautair luchtruim om als eerste stap in de hogere luchtlagen om te vormen tot één gemeenschappelijk luchtruim (vluchtinformatiegebied) onder één wettelijk regiem. Een andere indeling, beheer en gebruik van het luchtruim bevordert een efficiënter gebruik van de bestaande capaciteit. Hierbij wordt als absolute voorwaarde gesteld dat geen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid. Binnen drie jaar na het ontstaan van het gemeenschappelijk luchtruim in de hogere luchtlagen, zal ook het lagere luchtruim worden omgevormd tot één vluchtinformatiegebied. Functionele luchtruimblokken zullen worden gecreëerd. Uitgangspunt daarbij is dat het luchtruim moet worden beschouwd als een continuüm, waarbinnen luchtverkeersdiensten worden verleend over de nationale landsgrenzen heen.

Bij de totstandkoming van één gemeenschappelijk luchtruim treden de volgende knelpunten op:

- De manier waarop civiel/militaire samenwerking en coördinatie van civiel/militair gebruik van het luchtruim zal worden geformaliseerd. Het is een vraag of de Europese Gemeenschap bevoegd is om militair gebruik van het luchtruim te brengen onder de vervoerstitel van het EG-verdrag.
- De rolverdeling tussen de Europese Unie en Eurocontrol. De positionering van de Europese Unie als de regelgever op ATM (air traffic management) gebied wijzigt de rol van Eurocontrol: van regelgever (zonder bevoegdheid tot opleggen van dwingend recht) tot materiedeskundige en ontwikkelaar/uitvoerder van technische regels alsmede tot liaison voor de toepassing van de betrokken regelgeving op pan-Europees niveau.
- De bevoegdheid van de Gemeenschap om binnen het EU luchtruim de grensoverschrijdende functionele blokken in te stellen, waarbinnen de nationale staten de luchtverkeersdienst onderling moeten regelen.

Alle lidstaten studeren nog op de rechtsbasis voor de militaire betrokkenheid bij het gemeenschappelijk luchtruim en voor het creëren van de functionele blokken in het Europese luchtruim. Vooral Frankrijk zet zich in voor nauwe afstemming tussen de Europese Unie en Eurocontrol en pleit in dit licht voor de toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol. Nederland is van mening dat het congestieprobleem in het Europese luchtruim noodzaakt tot nieuwe concepten voor de luchtverkeersleiding. Nederland steunt de voorstellen voor ingrijpende institutionele maatregelen, mits de veiligheid daarbij wordt gewaarborgd. Daarnaast zal invoering in Europa van het «flexible use of airspace»-concept (afspraken over civiel en militair gebruik van het luchtruim) in operationele zin leiden tot

een efficiënter gebruik van de bestaande capaciteit aan luchtruim. Nederland is voorstander van de Gemeenschap als sterke regelgever op ATM-gebied. Ook is Nederland voorstander van de toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol. Voorts steunt Nederland de voorstellen van Commissie om in Europa te komen tot interoperabiliteit van het Europese netwerk.

Verzekeringen na de gebeurtenissen van 11 september 2001
– verslag over de stand van het dossier

Tijdens de laatste Transportraad op 7 december jongstleden is vastgesteld dat de lidstaten de overheidsdekking tegen molestschade voor luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgerelateerde ondernemingen kunnen continueren tot en met 31 maart 2002 met een maandelijks toetsing ultimo iedere maand. Tot deze aanpak is besloten, omdat de verzekeraars na de aanslagen van 11 september 2001 tegen deze schade nog slechts dekking boden tot een bedrag van \$ 50 miljoen. Aan de molestdekking boven \$ 50 miljoen door de overheden is wel de voorwaarde gesteld dat deze wordt verstrekt tegen minimaal de in EU-verband vastgestelde premie. Tot de einddatum 31 maart 2002 is toen besloten, omdat tot die datum ook Japanse en Amerikaanse overheidsverzekeringen zouden lopen.

Inmiddels bieden de verzekeraars voor luchtvaartmaatschappijen – tegen hoge premies – wel weer dekking tot \$ 1 miljard. Een geleidelijke terugkeer naar de markt (bijvoorbeeld om te beginnen vanaf 1 april 2002 voor wat betreft de dekking tussen \$ 50 mln en \$ 150 mln) verdient de voorkeur. De luchtvaartgerelateerde ondernemingen geven aan zich nog steeds niet adequaat te kunnen verzekeren. Nederland kan, gelet op het voorgaande, instemmen met een verlenging van de overheidsregeling, bij voorkeur overeenkomend met een eventuele Amerikaanse verlenging van de overheidsbetrokkenheid.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels over compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten
– stand van zaken

De voorgestelde verordening geeft passagiers recht op financiële compensatie, een alternatieve vlucht of terugbetaling van het ticket en daarnaast vergoeding voor bijvoorbeeld maaltijden op de luchthaven in geval van instapweigering of annulering van een vlucht. Passagiers, die te maken krijgen met langdurige vertraging, krijgen recht op een alternatieve vlucht of terugbetaling van het ticket. De voorgestelde verordening geldt voor alle vluchten (zowel lijndiensten als charters) vanaf communautaire luchthavens en vluchten met EU-maatschappijen vanaf niet-communautaire luchthavens naar EU-bestemmingen voor zover dat derde land geen gelijkwaardige regeling heeft. De voorgestelde verordening vervangt de bestaande EG Verordening 295/91 inzake vergoeding bij overboeking, die alleen op geregeld vervoer (lijndiensten) betrekking heeft. Er is al eerder een voorstel tot wijziging van de bestaande verordening ingediend in 1998, maar dat is vastgelopen op de Gibraltar-kwestie.

De lidstaten hebben een aantal kanttekeningen geplaatst bij dit voorstel. Deze hebben betrekking op:

- De sterk verhoogde compensatiebedragen (factor 5 ten opzichte van huidige verordening), ook gezien de huidige crisis in de luchtvaart
- Complicaties rond uitbreiding tot chartervluchten en samenhang met richtlijn inzake pakketreizen
- Concurrentiepositie ten opzichte van niet-EU maatschappijen

- De overlap met de vrijwillige commitments voor passagiersrechten, die recent door de luchtvaartmaatschappijen zijn aanvaard en die eerst een kans moeten krijgen.

Nederland staat in beginsel positief tegenover herziening en verbreding van de bestaande regeling, maar vindt dat de genoemde aandachtspunten zorgvuldig moeten worden bekeken. Zo moet de compensatie in een redelijke verhouding staan tot de ticketprijzen en moet ook rekening worden gehouden met het specifieke karakter van chartervluchten. Nederland zal met belangstelling kennisnemen van de rapportage van het voorzitterschap over de geboekte voortgang en de stand van zaken ten aanzien van dit voorstel.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over de wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad over gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van «slots» op communautaire luchthavens

Het voorstel voor een ingrijpende wijziging van Verordening 95/93 komt voort uit de visie van de Commissie dat het huidige systeem voor onvoldoende evenwicht zorgt tussen de belangen van gevestigde luchtvaartmaatschappijen en nieuwe gegadigden op overbelaste luchthavens. Het systeem van 'historische rechten' belemmert de zogenaamde slot-mobiliteit en concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen. Ook is er behoefte aan verduidelijking van bestaande artikelen, met name die betreffende:

- De voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen slots mogen overdragen of ruilen,
- De transparante en neutrale wijze van vaststellen van de capaciteit,
- De toewijzing van slots door de jure en de facto onafhankelijke coördinatoren en de invoering van nu nog ontbrekende handhavingsinstrumenten.

In de zomer van 2000 heeft de Commissie getracht wijzigingen in één ingrijpend allesomvattend concept voorstel te gieten. Vervolgens zijn de lidstaten en het luchtvaartbedrijfsleven hierover geconsulteerd. De Tweede Kamer is hierover in augustus 2000 per brief geïnformeerd. Met name de voorstellen voor de introductie van elementen van marktwerking stuiten op hevige bezwaren. De Commissie stelde onder meer voor – op basis van de stelling dat slots geen eigendomsrechten zijn van luchtvaartmaatschappijen of luchthavens maar een gebruiksconcessie voor bepaalde tijd – om de geldigheid van nieuw uit te geven concessies (slots) in tijd te beperken; overigens, met behoud van bestaande historische rechten. Verder zouden slots door middel van een veilingsysteem beperkt verhandelbaar worden.

In verband met de ingebrachte bezwaren heeft de Commissie besloten tot een aanpak in twee fasen:

1. het nu gepresenteerde voorstel. Dit is bedoeld als een «technische aanpassing» en beoogt de bestaande regeling te verduidelijken en op een aantal punten aan te scherpen.
2. Op termijn een voorstel met meer fundamentele veranderingen en marktwerking. Het toestaan van handel in slots en de beperking in tijd van historische rechten zullen daar naar verwachting onderdeel van zijn. De Commissie heeft hierover nadere studies en overleg aangekondigd.

De tweefasen benadering, die de Commissie thans heeft gekozen, kan grosso-modo rekenen op de steun van de lidstaten. Nederland zal met

belangstelling kennis nemen van de rapportage van het voorzitterschap over de voortgang van de werkzaamheden.

LANDTRANSPORT

Transitoverkeer door de Alpen

– politiek debat

a. Algemene met het verkeer door de Alpen verband houdende vraagstukken

De problematiek inzake de verbindingen door de Alpen is tijdens de laatste Transportraad op 7 december 2001 aan de orde geweest naar aanleiding van de recente ongevallen in enkele Alpentunnels. Commisaris De Palacio heeft bij die gelegenheid de gezamenlijke verklaring van Zwitserland, de vier omringende EU-landen en de Commissie gememooreerd waarin met name het belang van een versnelde ontwikkeling van de spoorcorridors wordt onderstreept. Recent heeft Italië publiekelijk laten weten zich grote zorgen te maken over de huidige vermindering van de capaciteit van de wegverbindingen door de Alpen. Italië vreest door deze ontwikkeling afgesneden te worden van de economie van Noord-Europa.

Nederland onderkent de problematiek rondom de verbindingen door de Alpen en heeft tijdens de laatste Transportraad een notitie verspreid waarin gewezen wordt op het belang van het gebruik van andere vervoersmodaliteiten dan wegvervoer voor de oplossing van de problemen rondom de Alpenverbindingen. Naast het al genoemde belang van een versnelde ontwikkeling van de spoorcorridors, heeft Nederland daarbij gewezen op het belang van het ontwikkelen van overige alternatieven voor het wegvervoer: short sea en binnenvaart («blauwe corridors»). Nederland zal deze lijn ook volgen tijdens de algemene bespreking van het transitoverkeer door de Alpen.

Ook de Europese Raad van Laken heeft in december 2001 gesproken over de problematiek van het transitoverkeer door de Alpen. Hierbij heeft de Europese Raad de Commissie de opdracht gegeven om kadervoorstellen in te dienen voor het in rekening brengen van het gebruik van de infrastructuur alsmede voor de veiligheid van tunnels. Bovendien werd besloten het ecopuntensysteem tijdelijk te verlengen.

b. Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot invoering van een ecopuntensysteem voor vrachtwagens in transit door Oostenrijk voor het jaar 2004

Inmiddels heeft de Commissie, naar aanleiding van een beslissing van de Europese Raad van Laken, een voorstel voor een verordening voor de verlenging van het ecopuntensysteem gemaakt. Dit nieuwe voorstel moet in de plaats moet komen van het zogenaamde Protocol 9, dat eind 2003 afloopt.

De Nederlandse voorkeur is altijd uitgegaan naar het werken aan een duurzaam alternatief (road pricing) in plaats van verlenging van het bewerkelijke ecopuntensysteem. Maar nu in Laken besloten is om het ecopuntensysteem toch tijdelijk te verlengen, is het van belang de modaliteiten van die verlenging te optimaliseren.

Nederland zet zich in om de voorziene verlenging te beperken tot een periode van 3 jaar: tot en met 2004. Verdere opties voor verlenging, zoals deze in het voorstel zijn opgenomen, probeert Nederland te voorkomen. Daarnaast is Nederland voorstander van het opnemen van een geactuali-

seerde verplichting van Oostenrijk om voor eind 2004 te voorzien in een substantiële kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van de capaciteit over de rail. De uitbreiding van de spoorwegcapaciteit, zoals vastgelegd in het Protocol 9, wordt niet gerealiseerd door Oostenrijk. De vraag naar spoorcapaciteit voor beroepsgoederenvervoer neemt door de beperking van het transitovervoer toe. De spoorcapaciteit is kwantitatief, kwalitatief en qua prijsstelling nu reeds niet toereikend. In het bijzonder moeten er voor de Brenner corridor drastische capaciteitsuitbreiding komen, realistische boekings- en wachtperiodes en betere faciliteiten voor de chauffeurs. Verder is Nederland van mening dat de opvolger voor het ecopuntensysteem voor al het wegvervoer van toepassing zou moeten worden (zoals bijvoorbeeld de afstand gerelateerde heffing in Zwitserland). Het huidige ecopuntensysteem is namelijk alleen van toepassing voor het transitovervoer (slechts 10% van de vervoersprestatie op het Oostenrijkse grondgebied) en werkt daarmee discriminerend ten opzichte van het nationale en bilaterale vervoer.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over de statistiek van het vervoer per spoor
– politiek akkoord

Dit voorstel over spoorstatistiek is bedoeld om de tekortkomingen van Richtlijn 80/1177/EEG op te heffen en weer adequate cijfers over de spoorstatistiek te kunnen produceren. De kwaliteit van de huidige spoorstatistiek voldoet niet aan het vereiste peil. Het voorstel voor de verordening bestaat uit de volgende onderdelen:

- Jaar- en kwartaalstatistiek over het goederen- en reizigersvervoer.
- Regionale statistiek over het goederen- en reizigersvervoer.
- Statistiek over verkeersstromen op het spoorweganet.
- Statistiek over ongevallen.

Inmiddels kan Nederland instemmen met het voorstel. Enerzijds omdat de eerder gesignaleerde methodologische vraagstukken tijdig kunnen worden opgelost, anderzijds omdat de Commissie aan Nederland tegemoet kwam. Dit laatste heeft met name betrekking op het aspect geheimhouding: de lidstaten hoeven geen namen van bedrijven te leveren en de verwijzing naar metro en light rail zal worden geschrapt.

Tweede Spoorpakket
– oriënterend debat

Met een mededeling licht de Commissie het tweede spoorpakket, dat bestaat uit 5 voorstellen voor regelgeving, toe en blik vooruit naar tien extra maatregelen voor goederen- en personenspoorvervoer. Dit initiatief is een gedeelte van de uitwerking van het actieprogramma uit het Witboek Gemeenschappelijk vervoersbeleid 2010. Het tweede spoorpakket richt zich vooral op het goederenvervoer. Het eerste spoorpakket, dat op 15 maart 2001 in werking is getreden, wordt met dit tweede pakket maatregelen gedeeltelijk aangepast en op onderdelen aangescherpt. Het bevat de volgende voorstellen:

- Vervroegde openstelling internationale dienstverlening op alle spoorbanen en uitbreiding toegangsrechten tot binnenlandsgoederenvervoer (cabotage).
- Harmonisatie van spoorwegveiligheid.
- Interoperabiliteit voor het gehele spoorweganet voor goederenvervoer en aanpassing voor HSL.
- Oprichting van een Europees bureau voor harmonisatie van veiligheid en interoperabiliteit van spoorvervoer.
- Toetreding van de Gemeenschap tot de OTIF (Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires).

Nederland is voorstander van verbetering van het (internationale) spoorvervoer, zodat deze modaliteit een grotere rol kan spelen bij de afwikkeling van vervoer, onder andere vanuit de mainports Schiphol en Rotterdam. Voor deze kwaliteitsslag op internationale verbindingen is Europese harmonisatie van voorschriften voor techniek en veiligheid onontbeerlijk. Alle voorstellen overziend, heeft Nederland dan ook een positief oordeel over dit pakket. Daarbij zal Nederland erop aandringen dat ook de tien extra maatregelen, die in de mededeling worden genoemd, zo snel mogelijk worden ingevoerd.

Met het eerste spoorpakket is de markt opengesteld voor internationale dienstverlening: eerst op het Trans-Europees Netwerk voor Goederenvervoer per Spoor, per 2008 op alle netten. Het voorstel van het tweede pakket betreft het naar voren halen van deze (internationale) toegangsrechten naar «twee jaar na vaststelling van de Richtlijn»; dit komt ongeveer neer op 2006. Voor de benodigde stimulering van de spoorgoederenmarkt is bovendien verdergaande liberalisering door het openstellen van nationale markten (cabotage) heel belangrijk, omdat daarmee efficiëntere vervoersdiensten kunnen worden opgezet, bijvoorbeeld door het voorkomen van lege retourritten. Nederland heeft er daarom belang bij dat de voorstellen zoveel mogelijk ongewijzigd en op korte termijn worden vastgesteld. Voor de werkelijke markttoegang zijn de voorstellen voor de harmonisering van veiligheid en techniek van groot belang. De oprichting van een Europees bureau, dat dit proces moet stimuleren, ziet Nederland als een logische en positieve stap. Er moet echter voor worden opgepast dat het Europees bureau en de nationale toezichthouders geen dubbel werk doen. Nederland wenst getraptd toezicht. Tot slot onderkent Nederland de noodzaak voor toetreding van de EU tot OTIF in verband met de exclusieve competentie van de Europese Gemeenschap op het terrein van technische harmonisatie voor het spoorvervoer.

Voorstel voor een verordening van het Europees parlement en de Raad over het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van personenvervoer per spoor, over de weg en over binnenwateren

- stand van zaken

Met dit voorstel beoogt de Commissie Verordening 1191/69 te herzien en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren door het ontwikkelen van concurrentie in het openbaar vervoer over de weg, het spoor en de binnenwateren. De verordening is gebaseerd op het beginsel van gereguleerde concurrentie en de verplichte aanbesteding van openbare-dienstcontracten.

De Europese Commissie heeft haar oorspronkelijke voorstel naar aanleiding van de amendementen van het Europese Parlement herzien. Zij heeft een groot deel van de amendementen overgenomen. De Europese Commissie heeft niet het amendement van het Europese Parlement overgenomen dat ertoe strekt spoor van de werkingssfeer van de verordening uit te sluiten. In het herziene voorstel wordt een onderscheid gemaakt tussen de aanbesteding voor spoor, metro, tram versus bus.

Voor spoor, metro en tram is een structurele mogelijkheid gecreëerd te blijven werken met onderhandse contracten. Het is aan de afzonderlijke overheden al dan niet gebruik te maken van deze opties. Er moet dan wel aan bepaalde criteria zijn voldaan. Voor spoor is slechts één uitzonderingsgrond opgenomen, namelijk indien op geen andere wijze aan nationale of internationale veiligheidsnormen voor het vervoer per spoor kan worden voldaan. De Europese Commissie heeft de lidstaten uitgenodigd eventuele andere criteria aan te geven. Voor metro en tram

wordt het criterium efficiënt gebruik van overheids geld gebruikt en voor metro aanvullend nog technische redenen. Voor busvervoer heeft de Commissie een overgangsmaatregel in de verordening opgenomen. Gedurende een periode van 8 jaar blijft de mogelijkheid tot onderhandse gunning bestaan. Eventueel nog langer, maar dit behoeft dan de instemming van de Europese Commissie. In het herziene voorstel zijn de termijnen naar aanleiding van de amendementen van het Europese Parlement voor de contracten verlengd: van 5 naar 8 jaar voor busdiensten en naar vijftien jaar voor spoorwegdiensten.

Het voorstel voor een herziene verordening lijkt vooralsnog niet strijdig met de Nederlandse Wet personenvervoer 2000 (WP 2000). De WP 2000 behelst introductie van beheerste concurrentie door periodiek aanbesteden van concessies voor het stads- en streekvervoer met een maximale looptijd van zes jaar.

Voor vervoerders is het belang gelegen in de openstelling van buitenlandse markten. Belangrijk punt van aandacht is de wederzijdse openstelling van de nationale vervoersmarkten (reciprociteit). In de herziene verordening heeft de Europese Commissie inmiddels een reciprociteitsbepaling – vergelijkbaar met die voor gas en elektriciteit – opgenomen.

Nederland zal kennis nemen van de rapportage van het Spaanse voorzitterschap over de voortgang van de werkzaamheden. Er zal geen inhoudelijke discussie plaatsvinden.

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer

– stand van zaken

Het voorstel van de Commissie is bedoeld om de bestaande regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden in het wegvervoer (Vo 3820/85) te vereenvoudigen om daarmee een uniforme toepassing en handhaving in de Lidstaten te bevorderen. Het aantal uitzonderingen is gereduceerd en het wordt mogelijk om overtredingen, die zijn begaan in een van de Lidstaten in een andere Lidstaat te bestraffen. De doelstellingen zijn: bevorderen uniforme toepassing van de regels, mogelijk maken invoering van de digitale tachograaf en aanpassing regelgeving aan nieuwe ontwikkelingen in het wegvervoer.

Dit voorstel hangt samen met de nieuwe richtlijn arbeidstijden in het wegvervoer, die afgelopen december tot stand is gekomen. De nieuwe richtlijn arbeidstijden wegvervoer regelt zaken op het gebied van arbeidstijden, zoals regels ter beperking van nachtarbeid en invoering van een werkweek van gemiddeld 48 uren. Ook wordt hierin bepaald dat lidstaten maatregelen moeten nemen voor «een passende rusttijd». De nieuwe verordening rij- en rusttijden bevat o.a. specifiekere voorschriften inzake «passende rusttijden», bijvoorbeeld dat een bestuurder ten hoogste zeven en een half uur mag rijden met een onderbreking van ten minste 30 minuten of dat de normale wekelijkse rusttijd moet bestaan uit een ononderbroken rusttijd van ten minste 45 uren.

De normen voor rij- en rusttijden voor het professionele transport van personen en goederen vormen een belangrijke basis voor de verkeersveiligheid binnen Europa. Ook moeten de regels bijdragen aan de bescherming van de chauffeurs zelf. Tenslotte moeten de geharmoniseerde afspraken er ook voor zorgen dat er binnen de Unie geen distorsie in het level playing field ontstaat, doordat vervoerders andere regels toepassen.

Nederland heeft altijd aangegeven positief te staan tegenover een voorstel waarbij daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan het beginsel van harmonisatie van regelgeving op dit terrein en toepassing daarvan. Belangrijk daarbij is het vinden van een evenwichtige balans tussen enerzijds vereenvoudiging van de verordening en anderzijds heldere normstelling met het oog op geharmoniseerde handhaving, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de wens van het bedrijfsleven voor behoud van flexibele normen. Nederland zal kennis nemen van de voortgangsrapportage.

Diversen

– Dode hoek spiegels

Tijdens de vergadering van de Raad zal Nederland aandacht vragen voor het belang van het verplichting stellen van dode hoek spiegels op vrachtwagens..

Op 7 januari jongstleden heeft de Commissie een voorstel gepresenteerd tot wijziging van de richtlijn over achteruitkijkspiegels uit 1971 (71/127/EEG). Deze wijziging betreft het vergroten van het zichtveld van de bestuurders van met name vrachtauto's aan de rechterkant en aan de voorkant van het voertuig. De verplichting tot het aanbrengen van extra voorzieningen om het zichtveld te vergroten in dit voorstel beperkt zich tot nieuwe voertuigen.

Nederland vindt dat dit niet ver genoeg gaat en is van mening dat ook bestaande voertuigen moeten worden voorzien van een dode hoek spiegel. In Nederland rijden namelijk ongeveer 140 000 vrachtwagens rond met een vervangingstermijn van 10 jaar. Bij toepassing van de richtlijn op alleen nieuwe voertuigen kan het dus zijn dat pas over tien jaar de laatste voertuigen met een dode hoek van de weg verdwijnen.

Daarnaast zijn de overgangstermijnen in de Raadswerkgroep aan discussie onderhevig. Met name Italië wil die overgangstermijnen verlengen. Zij worden daarin gesteund door een aantal andere lidstaten. Nederland heeft al aangegeven die termijnen zo kort mogelijk te willen houden; dit is gesteund door België. Inmiddels heb ik mijn Europese collega's en de betrokken commissaris een brief gestuurd ter verwerving van steun inzake het verplicht stellen van dode hoek spiegels op bestaande vrachtauto's.