
Vergaderjaar 2001–2002

21 501-09

Transportraad

Nr. 144

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2002

Hierbij zend ik u de geannoteerde agenda voor het onderdeel transport van de Transport- en Telecommunicatieraad op 17 en 18 juni aanstaande. Het onderdeel transport wordt behandeld in de Raadszitting op 17 juni aanstaande.

Tevens is bijgevoegd het verslag van de informele Transportraad, die plaatsvond van 31 mei tot en met 2 juni jongstleden in Gijon (Spanje).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

MARITIEM VERVOER**Voorstel voor een richtlijn met specifieke stabiliteitsvoorschriften voor RoRo passagiersschepen
– oriënterend debat**

Met dit wijzigingsvoorstel van richtlijn 98/18/EG betreffende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen wordt een vergelijkbaar veiligheidsniveau binnen de Gemeenschap bereikt voor roll on roll off (RoRo) passagiersschepen, die varen van of naar havens in de Gemeenschap. De stabiliteitseisen voor RoRo-passagiersschepen, die sinds 1997 gelden voor dit type schepen die Noordwest Europese havens aandoen, worden van toepassing op alle RoRo passagiersschepen van en naar alle havens van de Gemeenschap (ook Middellandse zeehavens en havens aan de Atlantische Oceaan). Deze verhoogde stabiliteitseisen zijn opgesteld naar aanleiding van de ramp met de Estonia en liggen vast in het zogenaamde Stockholm Agreement.

Nederland stemt in met dit voorstel, omdat harmonisering van de veiligheidsvoorschriften bijdraagt aan het voorkomen van oneerlijke concurrentie. Tevens is Nederland, vanuit het oogpunt van veiligheid van alle reizigers op zeereizen in Zuidelijk Europa, voorstander van deze aanpassing. Vanwege de hoge aanpassingskosten en het meestal verminderde laadvermogen na de aanpassing heeft Nederland geen bezwaar tegen eventuele overgangsbepalingen voor bestaande schepen. Nederland is wel tegenstander van afwijkende stabiliteitseisen voor RoRo-schepen in Zuidelijk Europa.

**Voorstel voor wijziging van richtlijn 98/18/EG betreffende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen
– oriënterend debat**

Dit voorstel betreft een aantal aanpassingen aan en aanvullingen op richtlijn 98/18/EG betreffende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen die opereren in de nationale vaart. Er wordt een nieuwe, op internet gebaseerde procedure voorgesteld om vaargebieden voor verschillende klassen schepen te publiceren. Daarnaast wordt voorgesteld de uitzonderingspositie (van vrijstelling) van bepaalde Griekse schepen te beëindigen. Het voorstel introduceert ook veiligheids- en toegankelijkheidseisen voor mindervaliden. De wijzigingen betreffen tevens harmonisering van stabiliteitseisen en de toepassing van de vernieuwde norm (High Speed Code 2000) voor nieuwe hogesnelheidspassagiersschepen. Tot slot wordt voorgesteld om de procedure voor het doorvoeren van technische aanpassingen in de richtlijn in de toekomst te vereenvoudigen door het instellen van een regelgevend comité.

Nederland steunt in grote lijnen het wijzigingsvoorstel dat leidt tot verdere harmonisering van het veiligheidsniveau voor passagiersschepen binnen de Gemeenschap. Nederland zal een nuancering bepleiten die vooral betrekking heeft op de reikwijdte van de nieuwe eisen voor mindervaliden; die voorschriften zouden met name moeten gelden voor schepen die worden ingezet voor openbaar vervoer.

Voorstel voor een richtlijn betreffende liberalisering van havendiensten
– politiek akkoord

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. Voorts wordt in het voorstel van de Commissie het begrip zelfafhandeling geïntroduceerd. 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.

Het aanvankelijke voorstel van de Commissie stuitte op een aantal bezwaren van de kant van Nederland en verschillende andere lidstaten, omdat met name de regels voor de vrachtafhandeling te diep ingrepen op het functioneren van de havens. Mede door toedoen van Nederland is echter een aantal belangrijke verbeteringen doorgevoerd:

- met betrekking tot de bevoegdheden van de havenbeheerder is bepaald dat deze masterplanner en regie-voerend orgaan in zeehavens blijft;
- de looptijd van contracten, die grote investeringen met zich meebrengen (zoals bij overslagmaterieel en onroerende goederen), is verlengd van 25 tot 36 jaar. Met het oog op de terugverdientijd zijn langlopende contracten nodig. Om diezelfde reden biedt het voorstel nu ook de optie van een verlenging met 10 jaar als er recent nog grote investeringen zijn gedaan en de optie dat op verzoek van de zittende ondernemer een vervroegde openbare procedure wordt gestart;
- wat betreft de bestaande contracten is er een overgangsregime geformuleerd waarin bestaande contracten, zonder verdere voorwaarden, aanzienlijk langer zullen mogen doorlopen dan aanvankelijk door de Commissie was voorgesteld. Dit kan tot oplopen tot maximaal 25 jaar na het van kracht worden van deze richtlijn, en in bepaalde gevallen wellicht nog langer. Voor technisch-nautische diensten en concessies, die leiden tot alleen investeringen in roerende zaken, zal waarschijnlijk 5 tot 10 jaar gaan gelden.

Op grond van deze verbeteringen heeft Nederland zijn bedenkingen tegen de liberalisering van vrachtafhandelingsdiensten bijgesteld.

Volgens het bijgestelde Commissievoorstel zal dus, in gevallen waarbij het aantal aanbieders beperkt is, het concessiemodel worden gebruikt. Hierbij zullen via een open, niet-discriminatoire procedure haventerreinen moeten worden uitgegeven.

Ook de technisch-nautische diensten (loodsen, sleepers, roeiers) vallen onder het werkingsgebied van dit voorstel. Het is echter onzeker of het concessieregime gaat werken voor deze diensten, omdat er een groot aantal voorwaarden (onder meer over veiligheid en werkgelegenheid) in de tekst van het voorstel is ingebouwd. Op grond van deze wijzigingen accepteert Nederland dat de bepalingen ook van toepassing zijn op de technisch-nautische diensten.

Voor concrete soorten zelfafhandeling (een dienst wordt bijvoorbeeld door een reder zelf uitgevoerd), met name als dit gebeurt aan boord van een schip of aan wal, blijft in hoge mate het nationale recht gelden. De bestaande mogelijkheid van uitzondering van loodsplicht (het zg. Pilotage Exemption Certificate) valt wel onder het zelfafhandelingsbegrip, maar zal gewoon blijven gelden.

De voorgestelde bepalingen voor het doorzichtiger maken van de boekhoudingen van havenbedrijven en dienstverleners en de scheiding van deze twee categorieën zijn ontleend aan de bestaande Transparantierichtlijn.

Tot slot heeft de Europese Commissie toegezegd nieuwe wettelijke of andere maatregelen op te stellen die ingaan op de problematiek van de concurrentie tussen havens. Nederland heeft steeds benadrukt dat op dit punt maatregelen (zoals de richtsnoeren voor staatssteun aan havens) nodig zijn. Immers, momenteel bestaat binnen de Gemeenschap weinig helderheid over staatssteun in zeehavens en Nederland pleit op dit punt voor een «eerlijk speelveld».

HORIZONTALE ONDERWERPEN

Programma Marco Polo; voorstel voor een verordening voor een stimulerings-programma om milieuprestaties voor het goederenverkeer te verbeteren (intermodaal transport inclusief short sea shipping) – algemene oriëntatie

Het programma Marco Polo wordt in het Witboek Gemeenschappelijk Vervoerbeleid 2010 aangekondigd als opvolger van het stimulerings-programma voor gecombineerd vervoer PACT (Pilot Actions for Combined Transport). Marco Polo staat open voor alle relevante voorstellen die het «modal shift» principe als uitgangspunt hanteren, zoals het opstarten van nieuwe diensten die zullen leiden tot aanzienlijke verschuivingen van vervoer over de weg naar andere modaliteiten. De Commissie verwacht dat dit programma vervoer per spoor zal stimuleren. 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 tot en met 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 infrastructuur netwerk 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 prioriteitstelling in de EU-begroting. De kabinetslijn is dat bij voortzetting van een prioritair meerjarenprogramma het budget reëel neutraal wordt gehouden. Omdat voor de voorloper PACT €30 miljoen beschikbaar was, zou het budget volgens Nederland maximaal €38 miljoen mogen zijn. De kwestie van de begroting zal zeker onderwerp van gesprek zijn tijdens de vergadering van de Raad. 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. Inmiddels is er overeenstemming bereikt 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. Tevens moeten er voldoende garanties worden ingebouwd om onaanvaardbare concurrentievervalsing zo veel mogelijk te voorkomen. Tot slot acht

Nederland het, met het oog op voldoende toegankelijkheid van dit programma, nodig de subsidiedrempels aan te passen tot een realistisch niveau.

Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid tot 2010: Het uur van de keuzes

– Raadsconclusies

Het Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid 2010 is in september 2001 gepubliceerd. Het Spaans voorzitterschap heeft deze vergadering van de Raad een inhoudelijke bespreking van het witboek voorzien en beoogt de discussie af te ronden door vaststelling van Raadsconclusies. Nederland heeft eind vorig jaar een volledige reactie op dit witboek opgesteld. Deze kabinetsreactie is conform afspraak tijdens het Algemeen Overleg op 11 oktober 2001 toegestuurd aan de Tweede Kamer der Staten Generaal en tijdens het Algemeen Overleg op 7 maart 2002 besproken.

De kabinetsreactie maakt duidelijk dat Nederland de probleemanalyse in het witboek steunt, maar niet de gekozen oplossingsrichting. Nederland is kritisch over de modal shift doelstelling (realiseren van de verhouding tussen de modaliteiten in 2010 op het niveau van 1998), omdat deze doelstelling onvoldoende is voor het realiseren van een duurzaam vervoerbeleid voor zowel personen als goederen.

Nederland constateert dat de concept-Raadsconclusies van de hand van het Spaanse voorzitterschap een meer genuanceerd beeld geven van de effectiviteit van het modal shiftbeleid. Ook schenken de conclusies relatief veel aandacht aan het rekening houden met geografische verschillen en cohesie binnen de Gemeenschap. Voor Nederland mag de toonzetting nog wel wat kritischer zijn en dient te worden benadrukt dat er veel meer en wellicht meer effectieve mogelijkheden zijn om milieuproblemen en congestie te beperken. Naar verwachting zal er een aantal punten tijdens de vergadering nader worden afgestemd, bijvoorbeeld milieuprestaties van de verschillende modaliteiten en kruisfinanciering.

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)

– politiek akkoord

De herziening van de richtsnoeren voor de toekenning van subsidies voor projecten in het kader van de trans-Europese Netwerken (TEN's) komt mede voort uit een besluit van de Europese Raad in Gothenburg, die heeft opgeroepen tot grotere aandacht voor openbaar vervoer, spoorwegen, binnenvaart, kustvaart, intermodaal vervoer en efficiënte interconnectie. Het proces van deze (partiële) herziening dient, conform de conclusies van de Europese Raad in Barcelona, uiterlijk in december 2002 te zijn afgerond. Het betreft onder meer het opnemen van de prioriteiten, die voortvloeien uit het Witboek gemeenschappelijk vervoerbeleid 2010. Het proces van de voor 2004 geplande algehele herziening van de TEN's zal zijn gericht op het verwerken van de gevolgen van de uitbreiding van de Unie.

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. Het Spaanse voorzitterschap beoogt deze vergadering op Raadsniveau overeenstemming te bereiken over nieuwe prioriteiten. Naast de vergrote aandacht voor goederenvervoer per spoor bepleit Nederland om ook kustvaart en binnenvaart als prioritaire aandachtsgebieden te bestempelen.

De Transportraad zal in ieder geval discussiëren over de prioriteiten «cross natural barriers» en «prioriteit voor het goederenvervoer op het spoor».

Tegelijk met het herzieningsvoorstel heeft de Commissie ook een aanvulling voorgesteld van de lijst van projecten van bijzonder belang (Annex III van de Richtsnoeren). 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. Het Spaans voorzitterschap heeft geïnventariseerd welke projecten volgens de lidstaten ook als prioritair project aangemerkt zouden moeten worden.

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 opnieuw integraal te bekijken. Slechts enkele lidstaten steunden het voorstel van de Commissie voor aanvulling van de lijst van Essen. Een aantal andere landen, waaronder Nederland, heeft te kennen gegeven dat de lijst van Essen ongewijzigd moet blijven maar dat – indien hier een politiek akkoord over bereikt kan worden – eventuele nieuwe prioritaire projecten in een Annex IV opgenomen zouden kunnen worden. Nederland heeft, 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 Maasroute en de Zuiderzee Lijn.

LUCHTVAART

Voorstel Kaderverordening voor het creëren van een Gemeenschappelijk Europees Luchtruim – oriënterend debat

Als gevolg van de toenemende congestie in het luchtruim van Europa heeft de Europese Commissie in 1999 het initiatief genomen om een gemeenschappelijk luchtruim tot stand te brengen. Uitgangspunt is dat in 2004 het Europese luchtruim, althans wat betreft de EU-lidstaten, zal zijn gevormd tot een gemeenschappelijk luchtruim dat valt onder één EU-wetgevingsregiem. Hiertoe is een verordening ontwikkeld, die het institutionele raamwerk zal bieden voor de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim en drie specifieke verordeningen, die betreffen:

- de organisatie en het gebruik van het luchtruim en relevante procedures, zoals één vluchtinformatiegebied en (grensoverschrijdende) functionele luchtruim blokken;
- verlening van luchtnavigatiediensten, inclusief autorisatie en tarieven-systeem;
- interoperabiliteit Europese ATM netwerk.

Het Spaans voorzitterschap heeft aangegeven tijdens de vergadering van de Raad met behulp van «general guidelines» van gedachten te willen wisselen over de belangrijkste kwesties, die in het kader van het Single Sky dossier in de afgelopen vijf maanden uitvoerig aan de orde zijn gekomen. Dit zijn: de einddatum, de economische regelgeving, het Single Sky Comité, de relatie met Eurocontrol, de militaire kwesties en de organisatie en het gebruik van het luchtruim. Het Spaanse voorzitterschap heeft zich voorgenomen om op grond van de uitkomsten van de discussie de «general guidelines» te gebruiken als kader voor de te volgen marsroute om te komen tot een gemeenschappelijk luchtruim.

Met betrekking tot de einddatum is Nederland van mening dat deze in lijn moet zijn met de conclusie hierover van de Europese Raad in Barcelona, te weten: «de besprekingen van het pakket Commissie voorstellen moeten voor eind 2002 actief worden voortgezet, zodat het besluit inzake de realisering van het gemeenschappelijk luchtruim in 2004 kan worden genomen.»

Nederland bevestigt het ontwikkelen van economische regelgeving voor luchtverkeersdienstverlening, maar dan wel tegen de achtergrond van het gestelde in de verordening inzake de verlening van luchtnavigatiediensten (dus met prikkels om de efficiency te verhogen en de harmonisatie te bevorderen).

Voor het bepalen van een standpunt over de vraag of het Single Sky Comité regels kan stellen met betrekking tot soevereine bevoegdheden en tot militaire aangelegenheden acht Nederland de toegezegde analyse van de Juridische Dienst van de Raad noodzakelijk. Nederland acht de betrokkenheid van derde landen en Eurocontrol, die wordt geregeld in het huiselijk reglement, zeer gewenst.

Nederland deelt de opvatting van het Spaanse voorzitterschap met betrekking tot de noodzaak tot effectieve samenwerking tussen de militaire instanties en de lidstaten en tot een effectief mechanisme voor de militaire aspecten in het besluitvormingsproces alsmede tot de bevoegdheid van de lidstaten voor het nemen van maatregelen voor het garanderen van voldoende luchtruim voor trainingsdoeleinden. Het Nederlandse standpunt over het al dan niet opnemen van (een) vrijwaringsclausule(s) in de voorstellen van de Commissie zal afhangen van het aan de Juridische Dienst gevraagde advies hierover.

Tot slot zij opgemerkt dat Nederland voorstander is van een indeling van het luchtruim op basis van operationele behoeften, hetgeen het instellen van functionele blokken noodzakelijk maakt. Voor de juridische basis van de voorgestelde indeling en het gebruik van het luchtruim acht Nederland het advies van de Juridische Dienst van de Raad noodzakelijk.

In het algemeen is voor de verdere voortgang in de werkzaamheden aan het pakket Commissie voorstellen het juridisch advies van essentieel belang.

Voorstel voor een richtlijn betreffende incidentmeldingen in de burgerluchtvaart **– gemeenschappelijk standpunt**

Deze richtlijn moet bijdragen aan de verhoging van het veiligheidsniveau van de burgerluchtvaart, door middel van een betere verspreiding binnen Europa van de kennis over voorvallen die zich in de luchtvaart hebben voorgedaan. De richtlijn verplicht aangewezen functionarissen tot het melden van voorvallen aan de autoriteit of de autoriteiten die in de lidstaat zijn belast met de uitvoering van deze regeling. De bevoegde autoriteit(en) slaan de gemelde voorvallen op in een database. Die database bevat ook gegevens over ongevallen en serieuze incidenten in de zin van Richtlijn 94/56/EC betreffende ongevallen- en incidentenonderzoek in de luchtvaart. De bevoegde autoriteiten en de overige luchtvaartautoriteiten in de andere EU-landen krijgen toegang tot de database. Door de toegankelijkheid van de database voor deze betrokken partijen zal er een uitwisseling van aan veiligheid gerelateerde informatie binnen de EU plaatsvinden. Wanneer informatieverstrekking aan derden (de burgers, luchtvaartmaatschappijen etc.) aan de orde is, bepalen de wettelijke regels van het land in kwestie c.q. van de Commissie of en in welke mate bepaalde gegevens een zodanig vertrouwelijk karakter dragen dat zij niet openbaar gemaakt kunnen worden. Tenslotte moedigt de richtlijn de EU-lidstaten aan een systeem van vrijwillige en vertrouwelijke melding

van voorvallen op te zetten. De inrichting daarvan valt buiten het de reikwijdte van deze regeling.

Nederland kan, zoals overigens de meeste lidstaten, instemmen met het tot nu toe bereikte resultaat. En Nederland verwacht, nu Spanje en het Verenigd Koninkrijk een oplossing hebben gevonden voor de aanpak van de Gibraltarkwestie, dat de Raad deze vergadering een gemeenschappelijk standpunt kan vaststellen. Overigens, het compromis dat het VK en Spanje hebben bereikt, houdt in dat de luchthaven van Gibraltar tot nader wordt uitgesloten van de toepassing van de EG-verordeningen en -richtlijnen.

Voorstel voor een besluit van de Raad over de toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol
– aanneming

De toetreding van de Gemeenschap tot Eurocontrol zal leiden tot synergie tussen beide organisaties. Eurocontrol bezit de onontbeerlijke, technische kennis en deskundigheid voor de onderbouwing van de technische Europese regelgeving; de Gemeenschap beschikt over de instrumenten om de ontwikkelde regelgeving dwingend te kunnen opleggen aan de EU-lidstaten. Met de toetreding moet de Commissie de verplichtingen die uit dit lidmaatschap van Eurocontrol voortvloeien, respecteren (voorkoming van duplicering), zonder afbreuk te doen aan haar recht van initiatief. Bij het opstellen van de technische uitvoeringsmaatregelen moet de Commissie Eurocontrol inschakelen.

Nederland stemt in met de toetreding tot Eurocontrol.

LANDTRANSPORT

Voorstel voor een wijziging van verordening nr. 3820/85 betreffende de harmonisering van bepaalde sociale ongelijkheden op het terrein van wegvervoer
– oriënterend debat

Dit wijzigingsvoorstel moet leiden tot vereenvoudiging van de bestaande regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden in het wegvervoer (Vo 3820/85). De doelstellingen van het voorstel zijn: het bevorderen van uniforme toepassing van de regels, het mogelijk maken invoering van de digitale tachograaf en het aanpassen van de regelgeving aan nieuwe ontwikkelingen in het wegvervoer. Het voorstel reduceert het aantal uitzonderingen. Daarnaast bevat het voorstel de optie om overtredingen, die zijn begaan in een van de lidstaten, in een andere lidstaat te bestraffen.

Dit voorstel hangt samen met de nieuwe richtlijn arbeidstijden in het wegvervoer, die in december 2001 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: een bestuurder mag ten hoogste zeven en een half uur rijden met een onderbreking van ten minste 30 minuten. Een andere bepaling in het voorstel geeft aan dat de normale wekelijkse rusttijd moet bestaan uit een ononderbroken rusttijd van tenminste 45 uren.

De normen voor rij- en rusttijden voor het professionele transport van personen en goederen vormen een belangrijke basis voor de verkeersvei-

ligheid binnen Europa e dragen bij aan de bescherming van de chauffeurs zelf. Ook moeten de geharmoniseerde afspraken er voor zorgen dat er binnen de Unie geen distorsie van het level playing field ontstaat, doordat vervoerders andere regels toepassen.

Nederland heeft altijd aangegeven positief te staan tegenover een voorstel, dat de veiligheid bevordert en waarbij daadwerkelijk invulling wordt gegeven aan het beginsel van harmonisatie van regelgeving op dit terrein en toepassing daarvan. Daarnaast moet worden gewezen op de noodzaak om rekening te houden met reeds bestaande regelgeving en de sociale aspecten. Ook is het belangrijk om een evenwichtige balans te vinden tussen enerzijds een vereenvoudiging van de verordening en anderzijds een heldere normstelling met het oog op geharmoniseerde handhaving, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de wens van het bedrijfsleven voor behoud van flexibele normen.

**Voorstel voor wijziging van richtlijn 91/671/EEG betreffende verplicht gebruik van veiligheidsriemen en type-goedgekeurde kinderzitjes
– politiek akkoord**

Het voorstel tot herziening van richtlijn 91/671/EEG behelst ten eerste een vermindering van het aantal uitzonderingsmogelijkheden op de gordel-draagplicht en het verplichte gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenauto's en bestelauto's, ten tweede uitbreiding van de gordel-draagplicht tot vrachtwagens en bussen en ten derde strengere normen voor kinderzitjes ter verhoging de kwaliteit daarvan.

Nederland kan, evenals naar verwachting alle andere lidstaten, instemmen met het bereikte compromis dat ook nog de twee laatste knelpunten oplost. Het ene knelpunt had betrekking op het verplicht gebruiken door alle inzittenden -als zij zich op hun zitplaats bevinden- van de veiligheids-systemen, waarmee bussen zijn uitgerust. Vooralsnog hoeven de lidstaten deze verplichting alleen te hanteren voor inzittenden van 3 jaar en ouder. De Commissie zal – op grond van een nog uit te voeren onderzoek naar de vraag of het dragen van een gordel door kinderen onder de 3 jaar veiliger is dan het dragen van geen gordel – zonodig later met een voorstel voor aanpassing komen. Het tweede knelpunt betrof de vraag of in geval van incidenteel vervoer over korte afstand bij het ontbreken van voldoende kinderbeveiligings-systemen kinderen vanaf 3 jaar achterin personen-auto's en bestelauto's mochten worden beveiligd door een gordel voor volwassenen. Zonder een dergelijke uitzondering zou het vervoer van andere dan de eigen kinderen vrijwel onmogelijk worden.

Voorstel voor een Verordening voor een ecopuntensysteem voor vrachtverkeer in transit door Oostenrijk voor het jaar 2004

Op verzoek van de Europese Raad van december 2001 heeft de Commissie een voorstel voor een verordening gemaakt voor de verlenging van het ecopuntensysteem. Deze verordening moet het zogenaamde Protocol 9, dat aan het eind van 2003 afloopt, vervangen. De Europese Top heeft dit besluit genomen in het licht van de tunnelongelukken in Zwitserland (Gotthard) en Frankrijk (Mont-Blanc).

Nederland heeft altijd de voorkeur gehad voor het uitwerken van een duurzaam alternatief, in plaats van verlenging van het bewerkelijke ecopuntensysteem. Nu het ecopuntensysteem toch tijdelijk wordt verlengd, zet Nederland zich in om de verlenging in 2004 tot 1 jaar te beperken en de nog verdere opties voor verlenging te voorkomen. Daarnaast constateert Nederland dat Oostenrijk de toezegging van uitbreiding

van spoorwegcapaciteit, vastgelegd in Protocol 9, niet is nagekomen. In het bijzonder moeten er voor de Brenner corridor drastische capaciteitsuitbreiding komen, realistische boekings- en wachtperiodes en betere faciliteiten voor de chauffeurs. Nederland is voorstander van het opnemen van een geactualiseerde verplichting van Oostenrijk om voor eind 2004 te voorzien in een substantiële kwalitatieve en kwantitatieve uitbreiding van de railcapaciteit. Verder vindt Nederland dat alle vervoer moet meewerken aan de reductie van de uitstoot, dus niet alleen het transitovervoer dat slechts 10% uitmaakt van de vervoersprestatie in Oostenrijk.

Tot nu heeft Nederland het kunnen redden om het aantal gewenste transitoritten te maken, dankzij distributiemaatregelen voor de beschikbare punten met het gevolg dat steeds schonere vrachtwagens ingezet worden. Het aantal punten blijft echter jaarlijks dalen t/m 2003. Het ziet er naar uit dat dit jaar een tekort kan gaan optreden.

Algemene met het transitoverkeer door de Alpen verband houdende vraagstukken oriënterend debat

De problematiek inzake de verbindingen door de Alpen (verminderde capaciteit van de wegverbindingen door de Alpen) is tijdens de zowel tijdens de vergadering van de Raad in december 2001 als in maart 2002 aan de orde geweest. Vooral Italië discussieert stevig over de problematiek van transitoverkeer door de Alpen. Het is immers voor de Italiaanse industrie van vitaal belang om goede verbindingen te houden met de handelspartners ten noorden van de Alpen. Italië vreest door de capaciteitsvermindering, als gevolg van de ongevallen in tunnels in de afgelopen periode, afgesneden te worden van de economie van Noord-Europa.

Nederland onderkent de problematiek rondom de verbindingen door de Alpen en heeft al in de Transportraad van 7 december 2001 een notitie uitgereikt waarin wordt gewezen op het belang van het gebruik van andere vervoersmodaliteiten dan wegvervoer. Nederland is van mening dat naast de importantie van versnelde ontwikkeling van spoorcorridors, het ook belangrijk is om verder te werken aan de ontwikkeling van overige alternatieven, waaronder kustvaart en binnenvaart (zogenaamde blauwe corridors). Weliswaar zijn de binnenvaart en de kustvaart niet in alle gevallen een oplossing voor de Alpenproblematiek, maar deze modaliteiten kunnen op termijn wel bijdragen aan een verbreding van de keuzemogelijkheid voor verladers en logistieke dienstverleners op de Europese Noord-Zuid routes. Nederland is tevens van mening dat beschikbare capaciteit voor het wegvervoer optimaal moet worden benut; hiervoor is een Alpenbrede aanpak nodig. De voorgenomen invoering van extra vakantierijverboden in Oostenrijk, de wachttijden bij de douanafhandeling in Zwitserland, het gedwongen uitwijken naar andere routes bij filevorming bij douaneposten in Zwitserland en de wachttijden als gevolg van het eenrichtingsverkeer door tunnels zorgen voor extra belasting voor de resterende capaciteit. Terwijl spreading gewenst is, zorgen juist deze beperkingen voor concentratie in het wegvervoer.

Geannoteerde agenda

Van 31 mei tot 2 juni 2002 vindt te Gijón een informele Transportraad plaats die geheel zal zijn gewijd aan zeevervoer over de korte afstand (short sea shipping).¹ Het Spaanse EU-voorzitterschap wil via deze informele Transportraad de aandacht vestigen op deze vervoersvorm met als doel het gebruik van short sea shipping binnen de EU te bevorderen. Als voorbereiding op deze informele raad heeft het Spaanse voorzitterschap onlangs een overleg op hoog ambtelijk niveau georganiseerd (Málaga, 9–10 mei). Het discussiedocument over short sea shipping, dat het Spaanse voorzitterschap op de informele Transportraad zal presenteren, is mede op basis van dit overleg op hoog ambtelijk niveau tot stand gekomen.

Tijdens de informele Transportraad zal de discussie worden gevoerd over short sea shipping aan de hand van waarschijnlijk de zes prioritaire thema's, die het Spaans voorzitterschap heeft geïdentificeerd. Het is de bedoeling van het Spaanse voorzitterschap om tijdens de informele Transportraad overeenstemming te bereiken over de genoemde prioritaire thema's.

Volgens het Spaans voorzitterschap moeten de volgende zes prioritaire thema's bijdragen aan de toename van short sea shipping binnen Europa:

- Vereenvoudiging en rationalisering van procedures binnen het short sea shipping verkeer. De Commissie wordt gevraagd te komen met voorstellen voor vereenvoudiging van douaneprocedures;
- Bevordering in havens van diensten bestemd voor short sea shipping met goede prijs/kwaliteitsverhouding;
- Integratie van short sea shipping in het totale vervoersnetwerk door middel van interconnectie en interoperabiliteit;
- Voorkomen van ongewenste staatssteun. Nieuwe short sea shipping lijndiensten kunnen in de toekomst mogelijk van ondersteuning uit programma Marco Polo gebruik maken;
- Samenwerking op het gebied van het tot stand brengen van short sea verbindingen tussen havens van de lidstaten;
- Betrokkenheid van de private sector bij de bevordering van short sea shipping binnen Europa. Deze betrokkenheid geldt voor alle actoren binnen de vervoersketen, waarbij ook gebruikt moet worden gemaakt van de bestaande internationale overlegfora waarin de private sector participeert (e.g. Maritime Industries Forum).

NL positie

Nederland vindt het belangrijk om het marktaandeel van short sea te verhogen en voert daartoe al langere tijd een actieve politiek. Zo worden in Nederland ter vergroting van de vraag naar short sea activiteiten ondernomen gericht op het vergroten van de bekendheid, het verbeteren van het imago en het actief beïnvloeden van beslissers (bijv. verladers, logistieke dienstverleners). Het Nederlandse Voorlichtingsbureau Short Sea speelt hierbij een belangrijke rol. Aan de aanbodzijde streeft Nederland niet alleen naar versterking van de sector en integratie van short sea in het Europese vervoernetwerk, maar worden ook activiteiten ondernomen gericht op het wegnemen van belemmeringen (procedureel, administratief, infrastructuur) en studies naar nieuwe markten zoals short sea op korte afstand. Samenwerking op Europees niveau is daarbij onontbeerlijk en gebeurt reeds (samenwerking tussen Lidstaten in EU-kader, het Europese netwerk van Voorlichtingsbureaus Short Sea).

¹ Een summary over short sea shipping is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

In de discussie tijdens de informele Transportraad omtrent de bevordering van short sea shipping binnen Europa zijn voor Nederland de volgende vijf punten prioritair:

- Verbetering van de integratie van short sea shipping in de gehele logistieke keten (samenwerking met andere modaliteiten en samenwerking short sea onderling).
- Verbetering van de milieuprestaties van short sea shipping (aansluiten bij het streven naar een duurzaam vervoerssysteem, zoals onder meer verwoord in het recente Witboek «Europees vervoersbeleid tot 2010» van de Commissie.
- Voortgaande vereenvoudiging van procedures en administratieve lasten (zoals douane en veterinaire controle) rond short sea;
- Versterking van de positie van het Europese netwerk van voorlichtingsbureaus (ESN);
- Oprichting van een short sea werkgroep onder de paraplu van het Maritime Industries Forum.

Nederland zal tijdens de informele Transportraad bepleiten dat de Nederlandse prioriteiten inzake short sea shipping worden opgenomen in de door het Spaanse voorzitterschap reeds geïdentificeerde prioritaire thema's, voor zover dat nog niet is gebeurd.

Verslag

Tijdens de Informele Transportraad is gesproken over short sea shipping (kustvaart), hetgeen heeft geresulteerd in de bijgevoegde Samenvatting van het Voorzitterschap.

De Nederlandse aandachtspunten zijn hierin goed opgenomen, met name de wenselijkheid de milieuprestaties van de kustvaart (uitstoot Sox en NO_x) te verbeteren (punt 7) en de behoefte aan vereenvoudiging van procedures, onder andere bij veterinaire controles, en de verdere ontwikkeling van e-customs. Nederland heeft sterk de nadruk gelegd op de noodzaak de gemaakte afspraken, die slechts gedeeltelijk nieuw zijn, goed uit te voeren en dit ook te monitoren. Aanbevolen wordt dat de lidstaten en de Commissie hiertoe een actieplan opstellen. Op instigatie van Nederland is in het document opgenomen dat de voortgang door de Raad zal worden geëvalueerd onder het Nederlandse Voorzitterschap in de tweede helft van 2004.

Behalve shortsea shipping is kort het onderwerp «security» aan de orde geweest, doordat commissaris De Palacio aankondigde dat de Commissie in de formele Transportraad op 17 juni een voorstel zal doen voor een gecoördineerde EU input in het overleg dat in september in IMO zal plaatsvinden over security-maatregelen in de zeevaart en in havens. De Commissaris waarschuwde de lidstaten dat zij zich niet te gemakkelijk door de VS regels en procedures moeten laten opleggen die ongelijkheid tussen lidstaten met zich mee kunnen brengen.