

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 301

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 november 2010

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 1 december 2010 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 2 december 2010;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu¹.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 2 DECEMBER 2010

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 2 december 2010.

Het Voorzitterschap streeft naar overeenstemming op het voorstel voor een richtlijn inzake grensoverschrijdende informatie-uitwisseling bij verkeersovertredingen die betrekking hebben op de verkeersveiligheid. Over dit voorstel wordt reeds geruime tijd gesproken. Lange tijd kon geen overeenstemming bereikt worden over de rechtsgrondslag. Voor Nederland staat, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bereiken van een akkoord voorop. Met deze richtlijn wordt het mogelijk sancties op te leggen aan kentekenhouders die een verkeersovertreding begaan in een andere lidstaat dan die waar hun voertuig staat ingeschreven. De richtlijn verplicht lidstaten om op verzoek gegevens aan elkaar door te geven, niet om de genoemde overtredingen ook verplicht te vervolgen.

Over het voorstel tot herziening van het eerste spoorpakket zal een voortgangsrapportage voorliggen en zal een eerste debat plaatsvinden aan de hand van een aantal vragen.

Ook over het voorstel voor een besluit over de toegang tot de Public Regulated Service (PRS) van het Galileo programma zal een voortgangsrapportage voorliggen. PRS betreft een robuust signaal voor plaats- en tijdbepaling dat alleen beschikbaar is voor overheden en door deze overheden geautoriseerde gebruikers.

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over verkeersveiligheid. Naar aanleiding van de informele Transportraad van september zullen tevens Raadsconclusies aangenomen worden over de integratie van vervoer over water in de logistieke keten. Over deze conclusies bestaat in grote lijnen overeenstemming.

Tenslotte zal, naar aanleiding van de recente beveiligingsincidenten op vrachtvliegtuigen met zendingen uit Jemen, op 2 december zowel aan de JBZ-Raad als aan de Transportraad worden gerapporteerd over de stand van zaken. Tevens zullen voorstellen worden gedaan voor vervolgmaterieën.

En marge van Raad zal naar verwachting een besluit worden genomen over de zetel van de Galileo Supervisory Authority (GSA). In de afgelopen jaren hebben diverse landen zich hiervoor kandidaat gesteld, waaronder Nederland (Noordwijk). Tot nu toe is de Raad er echter niet in geslaagd om een besluit te nemen. Wel is duidelijk dat de meeste lidstaten zich gebonden voelen aan het ER-besluit van 2003 (Edinburgh), waarin is vastgesteld dat de nieuwe lidstaten voorrang dienen te krijgen bij toewijzing van nieuwe EU vestigingen. In dat licht gooit Tsjechië (Praag) hoge ogen. Naast deze discussie over de GSA zijn er andere onderdelen van de Galileo-architectuur waar Nederland actief op inzet.

Vervoer over land

Richtlijn grensoverschrijdende informatie-uitwisseling bij verkeersovertredingen die betrekking hebben op de verkeersveiligheid

- Conclusies over een politiek akkoord

Het voorstel beoogt de handhaving van de verkeersveiligheid in de lidstaten te verbeteren door voor bepaalde verkeersovertredingen die

door EU-burgers in een andere lidstaat worden gepleegd, te komen tot uitwisseling van naam en adresgegevens van kentekenhouders. Het gaat hierbij (op moment van schrijven) om negen soorten overtredingen: snelheid, rood licht, rijden onder invloed van alcohol, niet dragen van de gordel, rijden onder invloed van drugs, onvoldoende afstandhouden, het niet dragen van een helm, onrechtmatig gebruik van (rij)stroken (zoals bijvoorbeeld onrechtmatig gebruik van de vluchtstrook) en handheld bellen. De richtlijn verplicht lidstaten om op verzoek gegevens aan elkaar door te geven, niet om de genoemde overtredingen ook verplicht te vervolgen. Gegevens dienen via een elektronisch netwerk te worden uitgewisseld.

Stand van zaken

Over het voorstel wordt reeds geruime tijd gesproken. Tijdens de onderhandelingen is in eerste instantie met name discussie ontstaan over de gekozen rechtsgrond. Een aantal lidstaten was van mening dat dit voorstel onder de derde pijler van het EG-Verdrag besproken zou moeten worden. De Europese Commissie had gekozen voor een artikel onder de eerste pijler. Met de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon en daarmee het verdwijnen van de pijlerstructuur lijkt deze discussie opgelost te kunnen worden. De lidstaten hebben een voorkeur voor artikel 87 (politiële samenwerking) als rechtsgrondslag. Indien wordt besloten deze rechtsgrond te hanteren dan geldt voor het VK en Ierland een termijn van drie maanden om aan te geven of zij willen deelnemen aan het aannemen van het voorstel (cf. Protocol 21 bij het Verdrag van Lissabon). Het Voorzitterschap wil het VK en Ierland deze ruimte bieden en heeft besloten tijdens de komende Transportraad niet over te gaan tot definitieve besluitvorming over een politiek akkoord. Het onderwerp staat daarom geagendeerd als 'conclusies over een politiek akkoord', waarna een formeel politiek akkoord zal worden bereikt op een later moment.

Tevens wordt nog gesproken over de vraag welke verkeersovertredingen onder de richtlijn zouden moeten vallen. Een ander aandachtspunt betreft de precieze vorm en inhoud van de informatiebrief die door de lidstaat waar de overtreding is begaan aan de kentekenhouders wordt gestuurd.

Inzet Nederland

Voor Nederland staat, in het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid, het bereiken van een akkoord voorop. Nederland zou graag alle verkeersovertredingen onder de reikwijdte van de richtlijn brengen. Dit standpunt kan echter op weinig draagvlak rekenen bij de andere lidstaten. In het kader van een compromis kan Nederland akkoord gaan met het beperken van het toepassen van de richtlijn tot alleen die verkeersovertredingen die zijn gerelateerd aan verkeersveiligheid.

In verband met de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (WAHV) is een belangrijk punt voor Nederland dat wordt vastgehouden aan het beginsel dat de kentekenhouders aansprakelijk gesteld kan worden. Dit is in lijn met de huidige Nederlandse situatie.

Gevolgen voor Nederland

De nu (op het moment van schrijven) voorliggende richtlijn maakt het mogelijk sancties op te leggen aan kentekenhouders die een verkeersovertreding begaan in een andere lidstaat dan die waar hun voertuig staat ingeschreven. Het wordt zo makkelijker om aan kentekenhouders uit andere EU lidstaten die in Nederland een verkeersovertreding hebben begaan, een boete op te leggen. Dit geldt vice versa voor Nederlandse

bestuurders die een verkeersovertreding begaan in een andere lidstaat van de Europese Unie. Hierdoor kan de verkeersveiligheid in Nederland en de rest van de Europese Unie verder toenemen.

Richtlijn herziening eerste spoorpakket

– Voortgangsrapportage en debat

Het voorstel beoogt barrières voor een goed functionerende interne spoormarkt weg te nemen. Dit moet leiden tot een heropleving van de spoorwegsector en zal moeten helpen om de concurrentiekracht van het goederen- en internationaal passagiersvervoer per spoor te versterken. Het voorstel beoogt:

1. betere concurrentievoorwaarden te scheppen op de Europese spoormarkt, o.a. door eisen aan (staats)aandeelhouderschap bij vervoerders, verbeterde toegang tot bijkomende diensten (bijvoorbeeld onderhoudsfaciliteiten en terminals) en het verplicht beschikbaar stellen van een deel van de capaciteit van bijkomende diensten wanneer deze niet wordt gebruikt.
2. de rol van de nationale toezichthouders (zoals de NMa Vervoerskamer) te versterken, o.a. door meer bevoegdheden op het gebied van audits, beroepsprocedures en onderzoek. Ook krijgt de toezichthouder de taak om te toetsen of verwachte inkomsten passen bij de prestaties zoals weergegeven bij de meerjarige afspraken tussen overheid en infrastructuurbeheerder.
3. het kader voor publieke en particuliere investeringen te versterken om te komen tot een geharmoniseerde 'financiële architectuur', o.a. door nadere regels voor basistarieven gebruiksvergoeding in te voeren en externe kosten in de gebruiksvergoeding door te belasten.

Stand van zaken

Tijdens de Transportraad zal een voortgangsrapportage voorliggen en zal een debat plaatsvinden. Het voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Tijdens het debat zal worden gesproken over:

- differentiatie van de gebruiksvergoeding om het gebruik van geluidsarm spoormaterieel te stimuleren;
- een korting op de gebruiksvergoeding voor treinen die uitgerust zijn met het Europese beveiligingssysteem ERTMS;
- grensoverschrijdende samenwerking tussen spoorweginfrastructuurbeheerders met betrekking tot de gebruiksvergoeding.

Inzet Nederland

Nederland staat in beginsel positief tegenover het voorstel. Nederland heeft belang bij een beter functionerende interne spoormarkt en veel onderwerpen zijn te herkennen uit het Kabinetsstandpunt over de evaluatie spoorwegwet van 2009. Bij de verdere beoordeling van het voorstel zal kritisch gekeken worden naar de bevoegdheden van de Europese Commissie waar gedelegeerde handelingen of uitvoeringsbesluiten worden voorgesteld. Ook zullen de lasten voor de uitvoerende organisaties worden meegewogen. De voorstellen van de Europese Commissie voor een nadere invulling van de gebruiksvergoeding en de concessiesystematiek worden getoetst op inpasbaarheid in de Nederlandse systematiek.

Nederland is in principe voorstander van de voorstellen om via differentiatie van de gebruiksvergoeding ombouw naar stiller materieel te stimuleren. Europese samenwerking op dit terrein is essentieel, omdat met name spoorgoederenwagons voor circa 90% internationaal worden ingezet. De behandeling van het onderwerp moet daarnaast mede worden

bezien in het licht van de afspraak in het Regeerakkoord om te komen tot gedeeltelijke doorbelasting van saneringskosten aan de spoorwegsector. Voor de verdere ontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is de inzet van stil goederenmaterieel een vereiste. Een EU-regeling hiervoor kan van harte worden ondersteund. In het Commissievoorstel wordt gesteld dat het verhogen van de totale opbrengst van de gebruiksvergoeding ten gevolge van het doorbelasten van externe kosten in samenhang met de situatie bij het wegvervoer moet worden bekeken.

Nederland staat tevens in beginsel positief tegenover de mogelijkheid om treinen uitgerust met ERTMS voor een aantal jaren korting te geven op de gebruiksvergoeding en zo de inbouw van ERTMS in treinen te stimuleren. Voor een Europese verplichting op dit gebied is het nog te vroeg. Daarvoor dienen eerst zowel de effecten op het gebruik van de verschillende delen van het spoorwegnetwerk (zoals de Betuweroute en de HSL) beter in kaart te worden gebracht, als de financiering van de korting en de administratieve kosten van een dergelijke regeling. Vervolgens kan alsnog worden besloten tot de invoering van een verplichte korting op Europees niveau.

Samenwerking van infrastructuurbeheerders ten aanzien van de gebruiksvergoeding is van belang, maar dient plaats te vinden binnen bestaande kaders. Samenwerking kan betrekking hebben op het transparant maken en monitoren van de ontwikkeling van de gebruiksvergoeding op specifieke routes en consultatie bij wijzigingen in de (systematiek van) de gebruiksvergoeding.

Gevolgen voor Nederland

Het introduceren van een verplichte differentiatie van de gebruiksvergoeding op basis van geluid zal een snelle ombouw van lawaaiige spoorgoederenwagons bevorderen. Aandachtspunt zijn de randvoorwaarden die aan deze verplichting worden verbonden.

Een mogelijk korting op de gebruiksvergoeding voor ERTMS-locomotieven kan een positief effect hebben op de inbouw van ERTMS. Nederlandse vervoerders die al ERTMS hebben ingebouwd zullen ook van de korting in het buitenland kunnen profiteren.

Intermodale vraagstukken

Besluit toegang Public Regulated Service (PRS) van het Galileo programma

- Rapportage over de stand van zaken

Het voorstel tot besluit houdt gedetailleerde regels in voor de toegang tot één van de diensten die het Europese systeem voor satellietnavigatie Galileo zal genereren. De Raad heeft in conclusies van 12 oktober 2006 aan de Commissie gevraagd deze regels op te stellen. Deze dienst betreft de Public Regulated Service (PRS) die bestaat uit een robuust signaal voor plaats- en tijdbepaling dat alleen beschikbaar is voor overheden en door deze overheden geautoriseerde gebruikers. Door middel van encryptie en het beschikbaar stellen van sleutels zal het gebruik van deze dienst worden gereguleerd. Het voorstel laat de Raad, de Commissie en de lidstaten vrij in het gebruik van PRS. Wel dient dit gebruik te passen in het door de Raad vastgestelde kader dat Galileo een civiel systeem is onder civiele controle.

Stand van zaken

Het concept besluit van de Commissie is enkele keren besproken. Het Belgische Voorzitterschap heeft een behandelingspauze ingelast om een expertgroep de gelegenheid te geven om over enkele onderdelen van de tekst te adviseren.

Inzet Nederland

Nederland staat over het algemeen positief tegenover het voorstel. Nederland is voorstander van het aannemen van regels voor het gebruik van PRS, omdat hiermee duidelijk wordt binnen welke kaders deze dienst van Galileo kan worden gebruikt. Nederland hecht daarbij aan het respecteren van het civiele karakter van Galileo. Nederland wenst daarom dat het verband tussen het gebruik van PRS en het civiele karakter van Galileo wordt versterkt in de tekst. Verder hecht Nederland aan interoperabiliteit met GPS.

Gevolgen voor Nederland

Nederland zal nader bepalen of het gebruik wil maken van deze PRS dienst.

Mededeling Europese Verkeersveiligheidsruimte voor de periode 2011–2020

– Raadsconclusies.

In de mededeling stelt de Commissie het doel om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de EU in 2020 ten opzichte van 2010 met 50% terug te brengen. De Commissie formuleert zes speerpunten voor het komende decennium:

1. Verbetering educatie en training van weggebruikers;
2. Intensivering van handhaving;
3. Veiliger infrastructuur;
4. Veiliger voertuigen;
5. Promotie gebruik moderne technologie; en
6. Bescherming kwetsbare verkeersdeelnemers.

De nadruk ligt niet op nieuwe wetgeving, maar op het uitwisselen van best practices, het uitvoeren van onderzoek en het implementeren en monitoren van de bestaande regelgeving.

In de Raadsconclusies wordt de Commissiemededeling verwelkomd en de doelstelling om het aantal verkeersdoden in de Europese Unie te halveren in de komende 10 jaar ondersteund. Ook worden de zes speerpunten onderschreven. Daarnaast wordt benadrukt dat het gebruik van Intelligente Transportsystemen (ITS) kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Stand van zaken

Over de Raadsconclusies bestaat in grote lijnen overeenstemming.

Inzet Nederland

Nederland ondersteunt de Raadsconclusies. De mededeling van de Commissie en de Raadsconclusies sluiten aan bij de Nederlandse strategie op het gebied van verkeersveiligheid waarbij de kwetsbare verkeersdeelnemer wordt beschermd en overtreeders harder worden aangepakt.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies zelf hebben geen gevolgen voor Nederland. In het Actieplan kondigt de Commissie geen nieuwe wet -en regelgeving aan. De Commissie verwijst met name naar het uitwisselen van best practices tussen lidstaten en het uitvoeren van onderzoek.

Maritieme aangelegenheden

Integratie van transport over water in de logistieke keten

– Raadsconclusies

Naar aanleiding van het debat tijdens de Informele Transportraad te Antwerpen (september 2010) wil het Belgisch voorzitterschap Raadsconclusies vaststellen over het vervoer over water in Europa. Achterliggende doelstelling is het gebruik van het vervoer over water in Europa (shortsea shipping en binnenvaart) te bevorderen. Daartoe wordt in de conclusies onder meer opgeroepen tot de start van een proefproject die de huidige administratieve lasten van het zeevervoer binnen Europa (w.o. douanelasten) moet beperken. In de conclusies is er verder aandacht voor het terugdringen van schadelijke emissies (SO_x, CO₂) in de zeevaart en voor het belang van eerlijke concurrentie tussen Europese havens. Tenslotte wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor het bevorderen van de positie van de binnenvaart bij het vervoer over water in Europa.

Stand van zaken

Er bestaat op hoofdlijnen overeenstemming over de Raadsconclusies.

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover de voorliggende Raadsconclusies. Short sea shipping en binnenvaart zijn beiden belangrijke transportmodaliteiten voor ons land. Ook de aandacht voor de optimalisering van achterlandverbindingen en de rol van de havens acht Nederland van groot belang. Nederland is een groot voorstander van de totstandkoming van de uitbreiding van de Europese Interne Markt met maritiem transport. Nederland is van mening dat met name het vervoer over water kan bijdragen aan de verdere ontwikkeling van een efficiënt, veilig en duurzaam transportsysteem in Europa.

Gevolgen voor Nederland

De Raadsconclusies onderstrepen het belang van short sea shipping en de binnenvaart. Beperking en vereenvoudiging van een aantal administratieve procedures brengt het beoogde level playing field dichterbij.

Luchtvaart

Maatregelen op het gebied van beveiliging luchtvracht

– Rapportage over de stand van zaken

Naar aanleiding van de recente beveiligingsincidenten op vrachtlvliegtuigen met zendingen uit Jemen zal op 2 december 2010 aan zowel de JBZ-Raad als de Transportraad worden gerapporteerd over de stand van zaken en zullen voorstellen worden gedaan voor vervolgmaatregelen.

Het conceptrapport is nog in voorbereiding maar zal waarschijnlijk op de volgende onderwerpen ingaan:

- Voorstellen ter verbetering van de uitwisseling van informatie teneinde te komen tot een gemeenschappelijke en risicogebaseerde aanpak van incidenten;
- Beveiligingsmaatregelen voor transfercargo. Er zal vermoedelijk worden voorgesteld de beveiligingsmaatregelen voor transfercargo afkomstig uit derde landen aan te scherpen op basis van een risicobeoordeling. Daarbij moet rekening worden gehouden met maatregelen die reeds in het land van herkomst zijn genomen;
- Belang van de ontwikkeling van nieuwe en verbeterde technologie en standaarden voor screening van vracht;
- Aanscherping van het inspectieregime op de beveiligingsmaatregelen voor luchtvracht;
- Versteving van het beveiligingsniveau in derde landen (capacity building) via onder meer de internationale luchtvaartorganisatie ICAO.

Inzet Nederland

Nederland steunt een gemeenschappelijke en structurele aanpak van de problemen zoals die zich de afgelopen periode in de luchtvracht hebben voorgedaan. Maatregelen moeten worden gebaseerd op basis van een risicobeoordeling. Gezien de omvang van de luchthaven Schiphol (nummer 3 op de Europese ranglijst voor luchtvracht) kan een aanscherping van beveiligingsmaatregelen voor luchtvracht financiële consequenties hebben. Daarnaast kan een aanscherping van beveiligingsmaatregelen voor luchtvracht impact hebben op een vlotte doorstroom van cargo. Nederland zal de ontwikkelingen nauwgezet volgen en zal er bij de Commissie voor pleiten om bij het formuleren van eventuele nieuwe security maatregelen hiermee rekening te houden.