

---

Vergaderjaar 2013–2014

---

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 482**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 mei 2014

Hierbij stuur ik u het verslag van de Informele Maritieme en Transportraad van 7 en 8 mei 2014.

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

### Samenvatting

De agenda van de informele Maritieme Raad (7 mei 2014) stond in het teken van het EU maritieme beleid en de Internationale Maritieme Organisatie. Het tussentijdse rapport van het «EU Maritieme Transportbeleid tot 2018 en 2020» werd uitgebreid besproken. De Informele maritieme Raad werd het eens over de Verklaring van Athene. Daarin hebben de lidstaten de prioriteiten voor de komende jaren vastgesteld: een goede evaluatie van de tot nu toe bereikte resultaten, het verminderen van administratieve lasten en vereenvoudiging van de procedures, de ontwikkeling van de interne markt voor short sea shipping, stimulering van innovatie en de totstandkoming van duidelijke richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens. Op basis van de Verklaring van Athene zal de Transportraad van 5 juni waarschijnlijk Raadsconclusies vaststellen over de tussentijdse herziening van het Europese maritieme transportbeleid. Het voorzitterschap heeft ook van de gelegenheid gebruik gemaakt om de ontwikkelingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aan te kaarten tijdens de Informele Raad. Het inzicht dat Europa belang heeft bij een mondiaal gelijk speelveld werd breed gedeeld. Er is toenemende concurrentie uit Azië en door het bevorderen van *quality shipping* moet de EU een sterke concurrentiepositie zien te behouden. Veel delegaties onderstreepten daarom het belang van mondiale samenwerking in de IMO.

De Informele Transportraad (8 mei 2014) had verkeersveiligheid als centraal thema. Er vond een debat plaats over de toepassing van Intelligente Transport Systemen (ITS) in relatie tot verkeersveiligheid. Ook werd een uitgebreide discussie gevoerd over de visie van de transportministers op verkeersveiligheidsbeleid en de juiste acties om een kader te scheppen voor veiliger rijgedrag in Europa. Ook het onderwerp cabotage kwam aan de orde; het blijft een problematisch dossier voor veel delegaties. Nederland heeft herhaald dat de cabotageregels pas verder kunnen worden verruimd als eerst de sociale voorwaarden op orde zijn en Europees breed geharmoniseerd zijn.

### Informele Maritieme Raad van 7 mei

De Informele Maritieme Raad onder het Grieks voorzitterschap stond vooral in het teken van de «*Mid-term Review of the EU's Maritime Transport Policy until 2018 and outlook to 2020*» en de Verklaring van Athene. In deze verklaring geven de lidstaten aan wat de prioriteiten voor de komende jaren moeten zijn. De focus zal onder andere liggen op een goede evaluatie van het ingezette beleid, het verminderen van de administratieve lasten en verdere vereenvoudiging van de procedures, de interne markt en de voortgang voor short sea shipping, evenals verdere stimulering van innovatie. De verklaring is opgenomen als bijlage bij dit verslag<sup>1</sup>. Belangrijke punten die ik voor Nederland heb ingebracht zijn onder meer het belang van een goede evaluatie van de tot nu toe bereikte resultaten, de ontwikkeling van de interne markt voor short sea shipping (o.a. door implementatie van het Blue Belt initiatief) en – wat ik beschouw als mijn belangrijkste punt – de totstandkoming van duidelijke richtsnoeren voor staatssteun aan zeehavens.

Op basis van de Verklaring van Athene zal de Transportraad van 5 juni waarschijnlijk Raadsconclusies vaststellen over de tussentijdse herziening van het Europese maritieme transportbeleid. Commissaris Kallas gaf aan

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

dat de mededeling van de Commissie over de tussentijdse herziening van het maritieme vervoersbeleid te verwachten valt in de eerste helft van 2015. De uitgebreide discussie in de Informele Raad heeft daarvoor belangrijke input opgeleverd. Tevens onderstreepte Kallas opnieuw het belang van goede Europese samenwerking in de IMO. Alle delegaties spraken hun steun uit voor deze samenwerking en verwelkomden de focus op effectieve implementatie van regelgeving. Europa heeft belang bij een gelijk speelveld. Ik heb hieraan toegevoegd dat Nederland vooral veel waarde hecht aan het technische samenwerkingsprogramma van de IMO, waarin ontwikkelingslanden ondersteuning wordt aangeboden bij de implementatie van regelgeving.

## **Informele Transportraad van 8 mei 2014**

### Verkeersveiligheid

De Informele Transportraad werd bijgewoond door de Griekse president Karolos Papoulias die er bewust voor gekozen had om alleen deze informele Raad tijdens het Griekse EU Voorzitterschap bij te wonen om op die manier aan te geven hoeveel belang hij hecht aan het centrale thema: verkeersveiligheid. Het debat werd ingeleid door een presentatie van CEDR (organisatie van Europese wegbeheerders; voor Nederland is dat Rijkswaterstaat) en ACEA (organisatie van voertuigfabrikanten). In de presentaties werd verscheidene keren verwezen naar Nederland als voorbeeld van *best practices*, onder andere in de grensoverschrijdende samenwerking bij de uitrol van Intelligente Transport Systemen (ITS) en verder onderzoek hiernaar.

Commissaris Kallas sprak zich optimistisch uit over de verbetering van de Europese verkeersveiligheid. De overkoepelende doelstelling van 50% minder doden in Europa (2010–2020) ligt binnen bereik. In vergelijking met andere delen van de wereld, bijvoorbeeld de VS, doet Europa het goed. Dit neemt niet weg dat ieder verkeersslachtoffer er één te veel is, en dus is er geen aanleiding om achterover te leunen. Belangrijke ontwikkelingen op het terrein van ITS bieden nieuwe kansen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Kallas merkte ook op dat er nog te veel sprake is van een lappendeken aan lokale, regionale en nationale verkeersveiligheidsmaatregelen in Europa. Dat levert veel onduidelijkheid op, vooral bij grensoverschrijdend verkeer. Verbetering hierin zou volgens commissaris Kallas vooral bereikt moeten worden door onderlinge afstemming tussen de lidstaten. De prioriteiten van de Commissie zijn gericht op ITS en eCall.

De delegaties deden verslag van de ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid in eigen land. Ik heb ingebracht dat in ons land het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2013 is gedaald tot 570 en dat invoering van nieuwe technologieën die bijdragen aan een verdere daling van het aantal verkeersdoden uitermate gewenst is. Ontwikkelingen op het terrein van ITS – o.a. een corridorpilot met Duitsland en Oostenrijk- en voertuigtechnologie zijn veelbelovend. Ook heb ik aangekondigd dat Nederland mogelijkheden onderzoekt om de eerste pilots met zelfsturende voertuigen toe te staan.

Over harmonisatie van het boetebeleid waren de meningen verdeeld. Wel werd erkend dat verhoging van boetes een positief preventief effect kan hebben. Ook uitbreiding van het aantal verkeerscontroles werd veel genoemd. In dit kader kwam ook de recente uitspraak van het Europese Hof van Justitie zijdelings aan de orde, waarin richtlijn 2011/82/EG betreffende grensoverschrijdende handhaving van verkeersboetes nietig

is verklaard (omwille van de rechtsbasis). Diverse delegaties gaven aan dit besluit te betreuren en riepen de EC op om snel met een nieuw voorstel te komen.

De voorzitter sloot het debat af met de conclusie dat het onderwerp verkeersveiligheid een goede keus was geweest als thema voor deze informele Raad en stelde voor om het daar niet bij te laten en iedere 1 of 2 jaar een ministeriële bijeenkomst over verkeersveiligheid te houden.

### Cabotage

Het afsluitende onderwerp van de Raad was de presentatie van de Franse transportminister met de resultaten van de Europese conferentie over sociale harmonisatie in het wegvervoer (Parijs, 16 april 2014). Deze conferentie had tot doel een discussie te voeren over de aanpak van over sociale misstanden in het wegvervoer, uitbuiting van vrachtwagenchauffeurs en fraude. In dit kader werd ook gesproken over de voorwaarden waaronder de huidige beperkingen op cabotage in het wegvervoer zouden kunnen worden opgeheven. De bevordering van veilig en sociaal verantwoord wegvervoer is een belangrijke prioriteit voor de meeste lidstaten. Ik heb het Nederlandse standpunt herhaald dat cabotage niet eerder kan worden vrijgegeven dan nadat de sociale voorwaarden op orde zijn en Europees breed geharmoniseerd zijn. Commissaris Kallas gaf aan het onverstandig te vinden om te wachten op verdere sociale harmonisatie in het wegvervoer. Opening van de cabotagemarkt kan een belangrijke bijdrage aan efficiënt wegvervoer. Hij voegde er echter aan toe dat zijn opvolger een beslissing moet nemen over een concreet voorstel.

De voorzitter kondigde aan dat het onderwerp cabotage geagendeerd staat voor de Transportraad van 5 juni a.s. en stelde voor de discussie in dat kader voort te zetten.