

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 356

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2012

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag van de Transportraad van 12 december 2011. De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 22/23 maart 2012 onder Deens voorzitterschap.

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

Herziening richtlijn eerste spoorpakket

Tijdens de Transportraad is zonder veel discussie de eerder bereikte algemene oriëntatie (16 juni 2011) omgezet in een politiek akkoord. De onderhandelingen met het Europees Parlement zullen onder Deens voorzitterschap worden voortgezet.

Herziening verordening digitale tachograaf

De Raad bereikte een partiële oriëntatie op het voorstel tot herziening van de verordening inzake de digitale tachograaf.

Ik ben verheugd met dit resultaat. Het voorstel draagt bij aan de verkeersveiligheid, eerlijker concurrentieverhoudingen en de aanpak van problemen rondom manipulatie en oneigenlijk gebruik van de tachograaf door een effectievere en efficiëntere controle van de rij- en rusttijden. Dit is in lijn met de controle aanpak die Nederland voorstaat.

Openstaand punt betreft de integratie van de bestuurderkaart en het rijbewijs. Hiervoor heeft de Commissie, vlakvoor de Transportraad, een bijkomend voorstel gedaan voor aanpassing van de Richtlijn Rijbewijzen. Dit voorstel moet nog besproken worden door de lidstaten en is daarom niet meegenomen in de besluitvorming tijdens deze Transportraad. Een aantal lidstaten, waaronder Nederland, heeft in een eerste appreciatie aangegeven veelal om praktische redenen twijfels te hebben bij de voorgestelde koppeling tussen het rijbewijs en bestuurderskaart.

Herziening richtlijn minimum opleidingsniveau zeevarenden

De Raad bereikte zonder veel discussie een algemene oriëntatie op het voorstel tot herziening van de richtlijn inzake minimum opleidingsniveau zeevarenden.

Met dit voorstel wordt de EU regelgeving in lijn gebracht met de internationale voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Het gaat daarbij om voorschriften voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wacht dienst. Ik ben groot voorstander van dit voorstel aangezien het bijdraagt aan een gelijk speelveld en de concurrentiepositie van de sector en daarmee aan de werkgelegenheid van zeevarenden en het maritieme walpersoneel uit de Europese Unie.

Herschikking verordening inzake het versneld invoeren van dubbelwandige olietankschepen

De Raad bereikte zonder enige discussie een algemene oriëntatie op het voorstel tot herschikking van de verordening inzake het versneld invoeren van dubbelwandige olietankschepen.

Nederland heeft geen enkelwandige olietankschepen onder zijn vlag varen. Deze technische wijziging heeft geen gevolgen voor de werkingssfeer van de verordening.

Verordening EU richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

Het voorzitterschap presenteerde een voortgangsrapportage over het voorstel voor EU richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

Het voorstel heeft tot doel de oprichting en ontwikkeling van een volledig trans-Europees vervoersnetwerk. Hierbij is gekozen voor een aanpak in twee lagen: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk. Voor de gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk introduceert het voorstel in het kernnetwerk tien corridors, trans-Europese routes door minimaal drie lidstaten en met minimaal drie modaliteiten, idealiter van zeehaven naar zeehaven.

Ondanks het voorzitterschap geen debat had voorzien grepen een groot aantal lidstaten de gelegenheid aan om te interveniëren. Het voorstel blijkt nog veel vragen op te roepen. Zo werden subsidiariteit en proportionaliteit als punten van zorg genoemd, omdat het voorstel gevolgen kan hebben voor de nationale infrastructuurprogrammering. Daarnaast waren er vragen over de kosten en baten van de voorgestelde eisen aan de infrastructuur van met name het uitgebreide netwerk. Hoewel de lidstaten de aanpak in twee lagen breed steunen, hebben zij een verschil van inzicht over de rol van corridors. Een toenemend aantal lidstaten toonde zich evenals Nederland positief over de potentie van corridors om tot een snellere, meer transparant en meer gecoördineerde uitvoering van infrastructuurprojecten te komen, mits een juiste balans kan worden gevonden met nationale programmeringen. Andere lidstaten beschouwen de corridors als een onnodige extra prioriteitslaag, die bovendien een reëel risico op extra administratieve lasten met zich mee brengt. Verder spraken de cohesielanden bedenkingen uit tegen het oormerken van cohesiegeld voor infrastructuur in het kernnetwerk, aangezien hiermee hun zeggenschap over die middelen vermindert.

Het Deens voorzitterschap zal de onderhandelingen in de Raad voortzetten en heeft aangegeven in te zetten op het bereiken van een algemene oriëntatie tijdens de Transportraad op 22/23 maart 2012.