

Vergaderjaar 2008–2009

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 231**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juni 2009

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 9 juni 2009 met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 11 juni 2009;
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.<sup>1</sup>

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## **GEANNOTEEERDE AGENDA TRANSPORTRAAD 11 JUNI 2009**

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 11 juni 2009. De volgende Transportraad zal plaatsvinden onder Zweeds Voorzitterschap op 8–9 oktober 2009.

De Transportraad van 11 juni 2009 kent een korte agenda en zal slechts een ochtend duren.

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een mandaat voor de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met Georgië over een luchtvaartakkoord. Een dergelijk luchtvaartakkoord past binnen het nabuurschapsbeleid van de Europese Unie. Over het mandaat lijkt overeenstemming te bestaan. Ook Nederland kan akkoord gaan.

Over het voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening 1321/2004 inzake de beheerstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet zal een voortgangsrapportage worden besproken. Dit voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming.

Ook over het voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer zal geen besluit worden genomen, maar een voortgangsrapportage worden besproken.

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over het Groenboek TEN-T. Uitgangspunt voor de Nederlandse inzet betreft de Kabinetsreactie op het Groenboek TEN-T (TK-nummer 22 112, nr 843).

Een debat zal plaatsvinden over het voorstel voor een verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. Ook dit voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Veel lidstaten, waaronder Nederland, hebben problemen met de reikwijdte van dit voorstel.

Tenslotte zal mogelijk het voorstel voor een verordening inzake een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer geagendeerd staan. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een politiek akkoord. Het voorstel is op moment van schrijven nog onderwerp van bespreking. Het is nog niet zeker of een politiek akkoord haalbaar is, alhoewel goede voortgang is geboekt bij de bespreking van het voorstel.

### **Luchtvaart**

#### **Onderhandelingsmandaat luchtvaartakkoord Georgië**

– Aanname

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van een mandaat voor de Europese Commissie om onderhandelingen te starten met Georgië over een luchtvaartakkoord. Het doel van het voorstel is het creëren van een gemeenschappelijke markt, waarbij – naast het verkrijgen van vrije markttoegang – naar convergentie met Europese regelgeving wordt gestreefd. Een dergelijk luchtvaartakkoord past binnen het nabuurschapsbeleid van de Europese Unie. In dit kader heeft de Raad reeds een mandaat verschaft aan de Europese Commissie om onderhandelingen met Oekraïne te starten over een luchtvaartakkoord.

#### *Stand van zaken*

Over de verlening van het onderhandelingsmandaat lijkt overeenstemming te bestaan.

### *Inzet Nederland*

Nederland is akkoord met het verlenen van een mandaat aan de Europese Commissie om de onderhandelingen te starten met Georgië. Dit past binnen het beleid om met buurlanden dergelijke brede luchtvaart-akkoorden af te sluiten.

### *Gevolgen voor Nederland*

Het beoogde luchtvaartakkoord doet niets af aan de reeds verkregen markttoegang op basis van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen Nederland en Georgië. De akkoorden zullen op bepaalde gebieden leiden tot meer markttoegang naarmate de convergentie met Europese regelgeving toeneemt. Momenteel opereert slechts één luchtvaartmaatschappij onder de bilaterale luchtvaartovereenkomst tussen Nederland en Georgië, te weten Georgian Airlines. Een breed luchtvaartakkoord zou kunnen leiden tot meer directe vluchten tussen Nederland en Georgië.

### **Horizontale en intermodale vraagstukken**

#### **Voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening 1321/2004 inzake de beheerstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet**

– Voortgangsrapportage

Tijdens de Transportraad zal een voortgangsrapportage worden besproken over het voorstel voor een verordening tot wijziging van verordening 1321/2004 inzake de beheerstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet. Het voorstel heeft tot doel verordening 1321/2004 inzake de beheerstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet (tevens oprichtingsverordening Europese GNSS<sup>1</sup>-toezichtsautoriteit, hierna: GSA) te wijzigen. Door de komst van de verordening 683/2008 over de voortzetting van de uitvoering van de Europese programma's van radionavigatie per satelliet, is wijziging van verordening 1321/2004 noodzakelijk.

In het wijzigingsvoorstel wordt, conform verordening 683/2008, bevestigd dat het eigendom van de GNSS-systemen in handen is van de Europese Gemeenschap en dat voor de bouwfase van het Galileo-systeem een aantal taken van de GSA naar de Europese Commissie zijn overgeheveld. Het gaat hierbij met name om taken op het gebied van de management van de bouw van het systeem (inclusief veiligheid). De GSA behoudt taken op het gebied van accreditatie, het beheer van het veiligheidscentrum en de commercialisatie van het systeem. Teneinde haar rol als programmamanager te kunnen uitvoeren, wordt voorgesteld dat de Europese Commissie meer richting kan geven aan het handelen van de GSA. Tevens wil de Europese Commissie meer zeggenschap in het bestuur van de GSA.

### *Stand van zaken*

Tijdens de Transportraad zal een voortgangsrapportage worden besproken. Het voorstel is niet rijp voor besluitvorming.

### *Inzet Nederland*

Nederland acht het wenselijk dat de nieuwe taakverdeling tussen de Europese Commissie en de GSA in Europese wetgeving wordt neergelegd en daarmee dat de verordening 1321/2004 wordt aangepast. Met het besluit over verordening 683/2008 is Nederland akkoord gegaan met het neer-

---

<sup>1</sup> Global Navigation Satellite Systems

leggen van de programmaverantwoordelijkheid bij de Europese Commissie. Enerzijds beschouwt Nederland een gepaste versterking van de rol van de Europese Commissie binnen de GSA als een logisch uitvloeisel van haar verantwoordelijkheid als programmamanager, zoals neergelegd in verordening 683/2008. Hiermee kan worden voorkomen dat besluiten die essentieel zijn voor de uitvoering van de taken van de GSA, niet tijdig worden genomen. In het verleden is gebleken dat enkele lidstaten een patstelling kunnen veroorzaken en daarmee voor vertraging kunnen zorgen in de besluitvorming. Anderzijds hecht Nederland wel aan een goede balans tussen de toegenomen zeggenschap van de Europese Commissie en de rol van de lidstaten in de Raad van Bestuur van de GSA op het gebied van de (commerciële) toekomst van de exploitatie van het systeem en inzake de accreditatie-activiteiten. De voorstellen van de Commissie schieten op dit punt hun doel voorbij. Nederland dringt bij de onderhandelingen dan ook aan op een aanpassing van de betreffende bepalingen in de verordening.

#### *Gevolgen voor Nederland*

De verordening heeft geen directe gevolgen voor Nederland. Nederland is kandidaat voor de zetel van de GSA (in Noordwijk).

#### **Voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen**

– Voortgangsrapportage

Tijdens de Transportraad zal een voortgangsrapportage worden besproken over het voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van het kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen. Het voorstel heeft tot doel een nieuwe impuls te geven aan de invoering en het gebruik van ITS-systemen in het wegverkeer. ITS staat voor de ontwikkeling en toepassing van informatie en communicatietechnologieën in de transportsector. Voorbeelden van ITS-toepassingen in het wegverkeer zijn: routenavigatiesystemen, «tracking en tracing» van goederen, «real time» verkeers- en reisinformatie, verkeersmanagementsystemen en geavanceerde bestuurdershulpsystemen (zoals eCall).

Het voorstel voor een richtlijn bevat onder meer bepalingen over:

- Een coördinatieplicht voor de lidstaten.
- Het door de Europese Commissie opstellen van ITS-specificaties, met name op het gebied van het optimaal gebruik van weg-, verkeers- en reisgegevens, veiligheid op en van wegen en de integratie van het voertuig in de transportinfrastructuur.
- Wederzijdse erkenning van typegoedkeuring van ITS apparatuur en software.
- Bescherming van persoonsgegevens tegen misbruik.
- Het oprichten van een ITS-comité voor de lidstaten en een *ITS advisory group voor de private sector*.
- Een rapportageplicht voor de lidstaten.

De Transportraad van 30 maart jl. heeft reeds Raadsconclusies aangenomen over het – samen met de richtlijn uitgebrachte – actieplan ITS. Tijdens de informele Transportraad van 29 april jl. is in brede zin over ITS in het wegverkeer gesproken.

#### *Stand van zaken*

Het voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Tijdens de Transportraad

zal dan ook een voortgangsrapportage worden besproken. Veel lidstaten, waaronder Nederland, zijn van mening dat de Europese Commissie met dit voorstel te veel bevoegdheden krijgt. In de Raadswerkgroep wordt momenteel bezien op welke wijze de richtlijn op dit punt zou kunnen worden aangepast.

#### *Inzet Nederland*

ITS kan een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de bevordering van een schoner, veiliger en efficiënter gebruik van het wegennet. Voor een succesvolle implementatie van ITS-toepassingen is de Europese dimensie onmisbaar. Zowel voor het behalen van schaalvoordelen voor fabrikanten als het garanderen van interoperabiliteit voor de consumenten zijn verdere afspraken op Europees niveau nodig. Tevens kan door goede Europese samenwerking veel van elkaar worden geleerd. De gemeenschappelijke agendering en uitwerking van de onderwerpen in Europees verband heeft dan ook belangrijke meerwaarde ten opzichte van het nationaal uitwerken.

Nederland is echter, samen met veel andere lidstaten, van mening dat de Europese Commissie met deze richtlijn te veel bevoegdheden krijgt. De nadere invulling van de richtlijn zou in de benadering van de Europese Commissie vooral via comitologie moeten gebeuren. De stevige rol die de Europese Commissie hiermee aan zichzelf toebedeelt doet geen recht aan de belangen en de rol die verschillende partijen, zowel (nationale) overheden als marktpartijen, hebben bij de succesvolle totstandkoming van ITS toepassingen. Nederland is van mening dat de richtlijn op dit punt dient te worden aangepast en dat overregulering dient te worden voorkomen.

#### *Gevolgen voor Nederland*

De succesvolle implementatie van ITS kan een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de bevordering van een schoner, veiliger en efficiënter gebruik van het wegennet.

### **Groenboek Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T)**

#### **– Raadsconclusies**

Het Voorzitterschap streeft naar het aannemen van Raadsconclusies over het Groenboek TEN-T. Op 4 februari jl. heeft de Europese Commissie het Groenboek TEN-T: «Een beleidsevaluatie: op weg naar een beter geïntegreerd trans-Europees transportnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid», gepresenteerd.

In de Raadsconclusies wordt het Groenboek verwelkomd. Grote beleidsmatige discussiepunten, zoals de vraag hoe het toekomstige TEN-T er uit zou moeten zien, worden vooralsnog vermeden. De Commissie wordt uitgenodigd voor eind 2010 een voorstel tot wijziging van de TEN-T richtsnoeren in te dienen.

#### *Stand van zaken*

Over de Raadsconclusies lijkt in grote lijnen overeenstemming te bestaan.

#### *Inzet Nederland*

Uitgangspunt voor de Nederlandse inzet betreft de Kabinetsreactie op het Groenboek TEN-T (TK-nummer 22 112, nr 843). Nederland kan in beginsel instemmen met de Raadsconclusies.

### *Gevolgen voor Nederland*

De Raadsconclusies en het Groenboek zelf hebben geen gevolgen voor Nederland. De na 2010 geplande aanpassing van de TEN-T richtsnoeren met daarin o.a. een voorstel voor de vorm van het toekomstige netwerk hebben direct gevolgen voor de kansen op subsidie voor Nederlandse projecten en – door middel van financiering van projecten in andere EU lidstaten – voor de doorstroming van het transport vanuit de Nederlandse mainports.

### **Vervoer over land**

#### **Voorstel tot een verordening inzake passagiersrechten busvervoer**

– Voortgangsrapportage/debat

Tijdens de Transportraad zal geen besluit worden genomen over het voorstel voor een verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. Wel zal tijdens de Raad een voortgangsrapportage voorliggen en een debat plaatsvinden over de reikwijdte van het voorstel. Het voorstel heeft tot doel de rechten van autobus- en touringcarpassagiers vast te stellen. Het voorstel bevat bepalingen op het gebied van de aansprakelijkheid bij overlijden of letsel van passagiers en bij verlies of beschadiging van hun bagage. Ook de bijstand van personen met beperkte mobiliteit, verplichtingen voor autobus- en touringcarexploitanten bij annulering of vertraging van een reis, informatieplicht en klachtenbehandeling zijn opgenomen in het voorstel.

#### *Stand van zaken*

Het voorstel is nog niet rijp voor besluitvorming. Op de Transportraad zal daarom een voortgangsrapportage voorliggen en een debat plaatsvinden. Veel lidstaten, waaronder Nederland, hebben problemen met de reikwijdte van het voorstel.

#### *Inzet Nederland*

Nederland is in algemene zin groot voorstander van het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer. Wel is Nederland kritisch op de reikwijdte van het voorstel. Nederland is van mening dat het voorstel zich zou moeten beperken tot het internationale busvervoer, dat een mate van regulering behoeft waarin de lidstaten afzonderlijk niet kunnen voorzien. Verdere aandachtspunten voor Nederland betreffen het voorkomen van onnodige administratieve lasten en heldere afstemming met andere internationale en Europese regelgeving op het gebied van personenvervoer en het terrein van gelijke behandeling van mensen met een beperkte mobiliteit.

### *Gevolgen voor Nederland*

De gevolgen voor Nederland zullen afhangen van de uiteindelijke reikwijdte van de verordening.

#### **Eventueel: voorstel tot een verordening inzake een Europees spoorwegwet voor een concurrerend goederenvervoer**

– Politiek akkoord

Mogelijk zal tijdens de Transportraad het voorstel tot een verordening inzake een Europees spoorwegwet voor een concurrerend goederenvervoer geagendeerd staan. Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken

van een politiek akkoord. Het voorstel heeft tot doel het ondersteunen van internationaal goederenvervoer per spoor. In het voorliggende voorstel voor een verordening wordt een aantal maatregelen voorgesteld om de samenwerking van de lidstaten, infrastructuurbeheerders en toezichhouders te verbeteren op gebied van o.a. investeringsplanning, terminalplanning, groot onderhoud, capaciteitsmanagement en verkeersleiding. Tevens wordt voorgesteld dat lidstaten – binnen het TEN-T netwerk – spoorcorridors vaststellen en de uitvoering daarvan neerleggen bij zogenaamde *governance bodies* van de infrastructuurbeheerders.

#### *Stand van zaken*

Het voorstel is op moment van schrijven nog onderwerp van bespreking. Het is nog niet zeker of een politiek akkoord haalbaar is, alhoewel goede voortgang is geboekt bij de bespreking van het voorstel. De bepalingen over capaciteitsmanagement zijn in overeenstemming gebracht met het huidige regelgevende kader. Dit was voor Nederland een belangrijk punt. Tevens zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van het versterken van de one-stop-shop voor het aanvragen van internationale treinpaden, het reserveren van treinpaden en de samenwerking tussen lidstaten en infrastructuurbeheerders over het capaciteitsmanagement. Mede op aandringen van Nederland zullen de lidstaten een centrale rol te spelen bij de ontwikkeling van de spoorcorridors.

#### *Inzet Nederland*

Nederland staat positief ten opzichte van het ontwikkelen van spoorcorridors ter bevordering van het goederenvervoer per spoor. Nederland heeft hiermee reeds positieve ervaring opgedaan in het kader van de corridorontwikkeling Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon. Ook werkt Nederland op bilaterale basis samen met Tsjechië en Polen. Het creëren van een goede institutionele structuur voor de samenwerking tussen landen en infrastructuurbeheerders staat daarbij voorop. Deze samenwerking dient met name een coördinatiemechanisme te zijn tussen partijen en geen supranationale structuur.

#### *Gevolgen voor Nederland*

Voor de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van het capaciteitsbeheer worden geen grote wijzigingen voorzien. Wel zal als gevolg van dit voorstel de transparantie op dit gebied verder worden vergroot en de internationale samenwerking worden versterkt. Voor Nederland is het verder van belang dat de reeds gestarte initiatieven goed passen binnen de Europees te definiëren corridors en dat in Europees kader wordt gewerkt aan samenhang tussen de verschillende initiatieven voor spoorcorridors.