

Vergaderjaar 2011–2012

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 349**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 december 2011

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 6 december 2011 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu:

De geannoteerde agenda van de Transportraad op 12 december 2011  
Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur.<sup>1</sup>

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

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

## **GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 12 DECEMBER 2011**

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 12 december 2011.

Het Pools voorzitterschap streeft naar het aannemen van een politiek akkoord op de richtlijn inzake de herziening van het eerste spoorpakket. Het gaat hierbij om een procedurele handeling. De verwachting is niet dat het voorstel tijdens deze Transportraad nog inhoudelijk zal worden besproken.

Tevens wil het voorzitterschap een partiële algemene oriëntatie bereiken op het voorstel tot herziening van de verordening inzake de digitale tachograaf. Nederland kan hiermee instemmen. Het voorstel draagt bij aan een verbetering van 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. Een akkoord op de gehele verordening is niet mogelijk gebleken, omdat er nog één belangrijk punt open staat: de integratie van de bestuurderskaart en het rijbewijs. Hiervoor heeft de Commissie zeer recent een voorstel gedaan dat nog verder besproken dient te worden door de lidstaten.

Een tweetal maritieme onderwerpen staan geagendeerd. Het voorzitterschap streeft naar het aannemen van een algemene oriëntatie op het voorstel tot herziening van de richtlijn inzake minimumeisen voor het opleidingsniveau voor zeevarenden. Over dit voorstel is reeds inhoudelijke overeenstemming bereikt. Daarnaast streeft het voorzitterschap naar het bereiken van een algemene oriëntatie op het voorstel tot herschikking van verordening nr. 417/2002 inzake het versneld invoeren van dubbelwandige olietankschepen. Ook over dit voorstel is reeds overeenstemming bereikt.

Tenslotte zal de aandacht uitgaan naar het voorstel inzake de herziening van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). Het voorzitterschap streeft hierbij naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Veel lidstaten en ook de Commissie hebben echter aangegeven dat dit dossier nog niet rijp is voor besluitvorming. De verwachting is dan ook dat over dit onderwerp een beleidsdebat zal plaatsvinden.

---

### **Vervoer over land**

---

#### **Richtlijn herziening eerste spoorpakket**

– Politiek akkoord

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.

De Transportraad van 16 juni 2011 bereikte een algemene oriëntatie. In dit compromisvoorstel is onder meer vastgelegd:

- betere concurrentievoorwaarden op de Europese spoormarkt, onder andere door verbeterde toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen (bijvoorbeeld onderhoudsfaciliteiten en terminals) zonder een verplichte afscheiding van die voorzieningen in een apart (dochter)bedrijf;

- Eisen te stellen aan meerjarige contracten voor de infrastructuurbeheerder inclusief meerjarige financiering;
- De onafhankelijke positie van de toezichthouder te versterken en het instrumentarium uit te breiden.

#### *Stand van zaken*

Het Europees Parlement heeft zeer recent zijn eerste lezing van het voorstel afgerond. De voorstellen van het Europees Parlement wijken op een aantal onderdelen af van de algemene oriëntatie van de Raad. Het Europees Parlement roept de Commissie op om in 2012 met een voorstel te komen voor verdere opening van de nationale markt voor personenvervoer en met een voorstel dat een volledige splitsing beoogt tussen vervoer en infrastructuur. Daarnaast wil het Europees Parlement dat nationale parlementen de gebruiksvergoeding in hun land beoordelen en de bestuurders van de nationale toezichthouder benoemen. Ook zet het Europees Parlement in op strengere eisen aan de financiering van de nationale infrastructuurbeheerders en op het oprichten van een Europese toezichthouder.

Gezien de verschillen in de standpunten van de Raad en het Europees Parlement is het niet haalbaar gebleken om in deze fase tot overeenstemming te komen. Tijdens deze Transportraad zal de eerder bereikte algemene oriëntatie formeel worden omgezet in een politiek akkoord. De verwachting is niet dat het voorstel tijdens deze Transportraad verder inhoudelijk zal worden besproken.

#### *Inzet Nederland*

Nederland heeft ingestemd met de algemene oriëntatie van de Raad. Nederland heeft belang bij een beter functionerende interne spoormarkt en veel aspecten uit deze herziening van het eerste spoorpakket sluiten goed aan op het Kabinetsstandpunt over de evaluatie spoorwegwet van 2009.

### **Herziening verordening digitale tachograaf**

- Partiële algemene oriëntatie / voortgangsrapportage

De (digitale) tachograaf is het controleapparaat voor bestuurders in het wegvervoer waarmee de naleving van de rij- en rusttijden wordt gecontroleerd. Het voorstel van de Commissie beoogt de efficiëntie en doeltreffendheid van de tachograaf te verbeteren en de mogelijkheden tot manipulatie en oneigenlijk gebruik te beperken. Om dit te bereiken stelt de Commissie onder meer de volgende maatregelen voor: veiligere encryptietechnologie, draadloze communicatie voor selectie van voertuigen bij wegcontroles, geharmoniseerde interface met andere ITS toepassingen, betere opleiding van controleambtenaren, minimale harmonisatie van sancties en gemoderniseerde gebruiksregels. Naast de herziening van de verordening stelt de Commissie, in de bijbehorende mededeling, een aantal aanvullende acties voor: het integreren van de bestuurderskaart in het rijbewijs, het ontwikkelen van een norm voor verzegelingen van de tachograaf, toetreding van de EU tot de AETR-overeenkomst<sup>1</sup> en aanpassing van technische en veiligheidskenmerken door middel van gedelegeerde handelingen.

#### *Stand van zaken*

Het belangrijkste openstaande punt betreft de integratie van de bestuurderskaart en het rijbewijs. Hiervoor heeft de Commissie zeer recent een bijkomend voorstel gedaan voor aanpassing van de Richtlijn Rijbewijzen. Dit nieuwe voorstel dient nog te worden besproken door de lidstaten. Het voorzitterschap stelt dan ook voor om dit onderdeel niet mee te nemen in de besluitvorming en slechts te komen tot een partiële algemene

<sup>1</sup> Europese overeenkomst inzake arbeidsvoorwaarden voor de bemanning van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg. De AETR-overeenkomst is ondertekend door alle EU-lidstaten en 22 Europese landen.

oriëntatie. Mocht ook dit niet lukken, dan zal een voortgangsrapportage worden gepresenteerd.

#### *Inzet Nederland*

Nederland kan instemmen met het bereiken van een partiële algemene oriëntatie. Het voorstel draagt bij aan een verbetering van 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. Nederland streeft naar internationale harmonisatie van de interpretatie van de regelgeving. De EU brede opleiding van inspecteurs vormt de basis voor deze handhaving. Daarnaast biedt het voorstel ruimte voor technologische ontwikkeling en zal het mogelijk een bijdrage leveren aan een vermindering van administratieve lasten voor overheid en het bedrijfsleven.

Nederland is in de onderhandelingen kritisch geweest ten aanzien van de gevolgen van de verschillende maatregelen voor het bedrijfsleven en de overheid. Het voorstel is daarop aangepast en bevat nu een aantal waarborgen om de kosten te beperken. Een voorbeeld hiervan is dat de koppeling van de tachograaf aan ITS aan de markt wordt overgelaten. Op dit punt beperkt het voorstel zich tot het vastleggen van de randvoorwaarden. Daarnaast is zeker gesteld dat lidstaten bij de verdere uitwerking van het voorstel, inclusief de afweging van kosten en baten, voldoende invloed hebben.

Nederland heeft twijfels bij de integratie van de bestuurderskaart en het rijbewijs en zal het nieuwe voorstel van de Commissie tot aanpassing van de Richtlijn Rijbewijzen dan ook kritisch bezien. Over dit onderdeel zal deze Transportraad geen besluit nemen.

---

## **Maritieme aangelegenheden**

---

### **Herziening richtlijn minimum opleidingsniveau zeevarenden**

– Algemene oriëntatie / voortgangsrapportage

Het voorstel beoogt de EU regelgeving aan te passen aan de huidige internationale voorschriften voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst. Deze internationale voorschriften zijn vastgelegd in het STCW-verdrag en in 2010 aangepast door middel van de Manilla wijzigingen.<sup>1</sup> Het voorstel heeft tot doel het voorkomen van tegenstrijdigheden tussen internationale en EU verplichtingen van de lidstaten.

Daarnaast bevat het voorstel een aantal EU specifieke bepalingen, zoals de introductie van een EU STCW informatiesysteem. De informatie richt zich op de door lidstaten afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en maakt statistische beleidsanalyse mogelijk.

Het voorstel bevat tevens bepalingen over de invloed van lidstaten bij de uitwerking van nadere technische specificaties en de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen van derde landen.

#### *Stand van zaken*

Het voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie. Over het voorstel is reeds inhoudelijke overeenstemming bereikt. Uitstaand punt betreft met name een juridische/taal kwestie rondom de definitie van certificaten. De verwachting is dat dit in aanloop van de Transportraad wordt opgelost.

#### *Inzet Nederland*

Nederland is voorstander van dit voorstel om de EU regelgeving in lijn te brengen met de Manilla wijzigingen van het STCW-verdrag. De herziene

---

<sup>1</sup> Het STCW-verdrag heeft betrekking op «Standards for Training, Certification and Watchkeeping» en is gesloten tussen de verdragsluitende staten bij de internationale maritieme organisatie (IMO). Tijdens een conferentie in Manilla, op 25 juni 2010, zijn een aantal wijzigingen goedgekeurd, de zogehete Manilla wijzigingen.

richtlijn heeft geen directe gevolgen voor Nederland, met uitzondering dat in de periode 2012 – 2017 de huidige actieve zeevarenden eenmalig een bijscholingscursus voor elementen van het nieuwe STCW-verdrag moeten volgen. Dit als voorwaarde ter verkrijging van de voorgeschreven vijfjaarlijkse verlenging van hun vaarbevoegdheidsbewijs. Nederland kan zich vinden in de introductie van een EU STCW informatie-systeem. Het voorstel bevat voldoende waarborg dat de persoonsgegevens beschermd en geanonimiseerd zijn. Nederland was aanvankelijk kritisch over de implementatietermijn. Dit punt is op bevredigende wijze in het voorstel aangepast.

### **Herschikking van verordening nr. 417/2002 inzake het versneld invoeren van dubbelwandige olietankschepen**

– Algemene oriëntatie

Verordening nr. 417/2002 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen is sinds 2002 diverse keren gewijzigd en dient opnieuw te worden gewijzigd. Dit betreft een technische aanpassing.

#### *Stand van zaken*

Over het voorstel bestaat overeenstemming.

#### *Inzet Nederland*

Nederland heeft geen enkelwandige olietankschepen onder zijn vlag varen. Nederland kan akkoord gaan met het voorstel toterschikking van de verordening. Deze technische wijziging heeft geen gevolgen voor de werkingssfeer van de verordening.

---

## **Intermodale vraagstukken**

---

### **Verordening EU richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T)**

– Algemene oriëntatie / voortgangsrapportage

Het voorstel heeft tot doel de oprichting en ontwikkeling van een volledig trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T).<sup>1</sup> Dit netwerk bestaat uit infrastructuur voor de spoorwegen, waterwegen, wegen, zee- en luchtvervoer en is gericht op de goede werking van de interne markt en de versterking van de economische en sociale samenhang. Hierbij is gekozen voor een aanpak in twee lagen: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk.

Het uitgebreide netwerk bestaat uit alle bestaande en geplande infrastructuur die voldoet aan de eisen van de richtsnoeren. De deadline voor de verwezenlijking van het uitgebreide netwerk is 31 december 2050. Het kernnetwerk bestaat uit de strategisch belangrijkste onderdelen. Als ruggengraat van het multi-modale vervoersnetwerk concentreert het zich op de onderdelen met de hoogste Europese toegevoegde waarde: grensoverschrijdende ontbrekende schakels, de belangrijkste knelpunten en multi-modale knooppunten. Het kernnetwerk moet uiterlijk op 31 december 2030 gereed zijn.

Het voorstel bevat eisen aan de onderdelen van het uitgebreide netwerk met name op het gebied van veiligheid, interne markt en interoperabiliteit; het kernnetwerk kent nog enkele aanvullende eisen zoals de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen. Voor de gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk introduceert het voorstel tien corridors, trans-Europese routes door minimaal drie lidstaten en met minimaal drie

---

<sup>1</sup> Gelijk met bovenstaand voorstel heeft de Commissie een voorstel, *Connecting Europe Facility* (CEF), gepubliceerd voor een nieuw financieel instrument voor infrastructuur, waarin naast de netwerken voor vervoer ook die voor energie en ICT aan de orde komen.

modaliteiten, idealiter van zeehaven naar zeehaven. De corridors zijn de platforms voor samenhangend beheer van capaciteit, voor investeringen in aanleg en de toepassing van interoperabele beheersystemen. Een onderdeel van het voorstel zijn kaarten met daarop het uitgebreide en kernnetwerk en een lijst met knooppunten; de corridors zijn opgenomen in de verordening voor de *Connecting Europe Facility*.

#### *Stand van zaken*

Het voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Veel lidstaten en de Commissie hebben echter aangegeven dit een te ambitieus streven te vinden. Het voorstel is nog onvoldoende besproken. De belangrijkste punten die naar voren zijn gekomen betreffen de bindendheid van de verordening ten aanzien van de realisatie, de hoogte van de eisen aan het netwerk, de rol van de corridors en de zeggenschap van de lidstaten bij de implementatie.

#### *Inzet NL*

Nederland is groot voorstander van een betere stroomlijning en meer focus in de aanwending van beschikbare EU-middelen bij de ontwikkeling van een geïntegreerd trans-Europees Vervoersnetwerk. Nederland steunt de aanpak van een trans-Europees Vervoersnetwerk in twee lagen. Het realiseren van een kernnetwerk dat zich richt op het multimodaal verbinden van de belangrijkste economische- en bevolkingscentra van Europa vormt de hoofdpoging van het TEN-T beleid in de komende jaren. Nadruk moet daarom liggen op projecten met daadwerkelijke Europese meerwaarde, waarmee de verbindingen tussen de belangrijkste economische- en bevolkingscentra van de EU kunnen worden verbeterd (het kernnetwerk). Prioriteit hebben de aanpak van grensoverschrijdende knelpunten en verbetering van de toegang tot het netwerk via intermodale knooppunten, in het bijzonder zee- en luchthavens. Op deze wijze kunnen EU gelden zo effectief mogelijk worden aangewend.

Nederland wil meer inzicht krijgen in de kosten van de eisen aan het netwerk en de baten daarvan. Nederland steunt de aanpak in de uitvoering met de corridors, omdat hiermee meer voortgang, samenhang en transparantie kan worden bereikt dan nu. Deze aanpak mag echter geen inbreuk vormen op de eigen begrotingsbevoegdheden en -procedures van lidstaten. Zo dient de huidige programmeringsystematiek in Nederland, op basis van het Meerjaren Programma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), te worden gerespecteerd. Nederland kan op hoofdlijnen instemmen met de definitie van het Nederlandse deel van het uitgebreide en kernnetwerk zoals opgenomen op de kaarten.