

Vergaderjaar 2009–2010

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 961**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2009

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij 7 fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC):

1. Mededeling inzake ontwikkeling van een gemeenschappelijke strategie voor sleuteltechnologieën in de EU (Kamerstuk 22 112, nr. 955);
2. Verordening inzake migratie van het Schengeninformatiesysteem SIS1+ naar SIS II (Kamerstuk 22 112, nr. 956);
3. Verordening inzake erfrecht (Kamerstuk 22 112, nr. 957);
4. Mededeling inzake stand van zaken Strategisch Partnerschap tussen de EU en Latijns-Amerika (Kamerstuk 22 112, nr. 958);
5. Mededeling inzake ontwikkeling internationale dimensie Integraal Maritiem beleid van de EU (Kamerstuk 22 112, nr. 959);
6. Richtlijn tot wijziging richtlijn betreffende het prospectus (Kamerstuk 22 112, nr. 960);
7. Mededeling actieplan Stedelijke Mobiliteit.

De staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
F. C. G. M. Timmermans

## **Fiche: Mededeling actieplan Stedelijke Mobiliteit**

### **1. Algemene gegevens**

*Voorstel:* Mededeling Actieplan Stedelijke Mobiliteit

*Datum Commissiedocument:* 30 september 2009

*Nr. Commissiedocument:* COM (2009) 490

*Pre-lex:* <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:NL:PDF>

*Nr. impact assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:* N.v.t.

*Behandelingstraject Raad:* Raadswerkgroep Transport, Transportraad (naar verwachting wordt het voorstel behandeld onder Spaans Voorzitterschap)

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* Ministerie van Verkeer en Waterstaat

### **2. Essentie voorstel**

De Europese Commissie heeft op 30 september jl. een Actieplan Stedelijke Mobiliteit gepresenteerd als vervolg op het Groenboek Stedelijke Mobiliteit van 25 september 2007. Het Actieplan bevat 20 maatregelen om lokale, regionale en nationale overheden te helpen hun doelstellingen inzake duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren. De maatregelen van de Commissie liggen onder meer op het terrein van de invoering van duurzame mobiliteitsplannen, het verbeteren van reisinformatie, vrijwillige verbintenissen ter verbetering van passagiersrechten in stedelijk OV, ondersteunen van onderzoeken demonstratieprojecten voor voertuigen met lage of nulmissies, voortzetting van bewustmakingscampagnes en het optimaliseren van bestaande Europese financieringsbronnen. Een aantal maatregelen zijn nieuw en een aantal zijn een continuering van reeds lopende initiatieven zoals de *Mobiliteitsweek*. De maatregelen gaan de komende jaren van start. In 2012 zal de Commissie een evaluatie uitvoeren en nagaan of extra maatregelen nodig zijn.

### **3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete weten regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?**

Het voorstel bevat geen nieuwe wet- en regelgeving.

Bij communautaire wetgeving op het gebied van voertuigen en luchtkwaliteit is er weliswaar een sterke relatie met stedelijke mobiliteit, maar de bevoegdheid van de Gemeenschap is op dit specifieke onderwerp beperkt. De Commissie erkent dat het subsidiariteitsbeginsel centraal staat bij het uitstippelen van een beleidsstrategie, maar ziet het als haar rol om lokale, regionale en nationale overheden ertoe aan te sporen een geïntegreerd beleid op lange termijn te ontwikkelen.

Het risico bestaat daarmee dat met dit Actieplan een basis wordt gelegd voor ambities van Europa, waar eigenlijk het primaat in de regio, de steden, en bij de lidstaten zelf ligt. Voorbeeld hiervan is de versnelling van de invoering van duurzame mobiliteitsplannen, waarbij de Commissie

aangeeft dat zij richtsnoeren zal opstellen, benchmarks zal vaststellen en op langere termijn een stap verder kan gaan door aanbevelingen te formuleren. Het betreft hier niettemin een onderwerp waarop van sturing via wet- en regelgeving of verbindende afspraken vanuit Europa geen sprake kan zijn, gelet op de nationale en lokale bevoegdheden ten aanzien van stedelijke mobiliteit.

Het oordeel over subsidiariteit is daarmee deels positief en deels negatief. Het positieve deel heeft betrekking op de maatregelen die goed aansluiten op Nederlands beleid, zoals afspraken over technische standaarden en betere benutting van Europese financiële regelingen. Negatief is het oordeel echter over de in het vooruitzicht gestelde plannen voor benchmarks en richtsnoeren voor lokale overheden.

Voor de maatregelen die onder het positieve subsidiariteitsoordeel vallen, is het proportionaliteitsoordeel positief.

Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat de financiële en institutionele gevolgen zijn van toekomstige voorstellen, in het bijzonder de gevolgen voor lokale en regionale bevoegdheden.

#### **4. Nederlandse positie over de mededeling**

##### *a) Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt*

De voorstellen van de Commissie sluiten goed aan bij Nederlands beleid en hebben meerwaarde. Voorbeelden hiervan zijn afspraken over technische protocollen en standaarden, die eenheid kunnen brengen in lokale toepassingen (zoals intelligente vervoerssystemen), de betere benutting van Europese financiële stimuleringsregelingen en het beter inzichtelijk maken van bestaande informatie. Omgekeerd kan Nederland met kennis en ervaring een bijdrage leveren aan het Actieplan, bijvoorbeeld met het fietsbeleid en de ervaringen met het energie-efficiënt rijden als onderdeel van het rijexamen. Nederland plaatst echter een uitdrukkelijke kanttekening bij de meer dirigistische aspecten van het Commissieplan en meent dat in dat opzicht noch een bevoegdheid noch de wenselijkheid bestaat om voor lokale overheden Europese regelingen te ontwikkelen. Juist met betrekking tot deze onderwerpen vergt het subsidiariteitsbeginsel dat besluitvorming zo dicht mogelijk bij de burgers die het betreft, plaatsvindt.

Voor administratieve lasten moet worden gewaakt. Nederland ondersteunt het door de Commissie nagestreefde doel met betrekking tot de actualisering van gegevens en statistieken. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van eventuele aangepaste kwaliteitsdictatoren en rapportagesystemen in het kader van opname van het aspect stedelijke mobiliteit in de Strategie inzake gehandicapten. Voorkomen dient te worden dat er nieuwe statistische verplichtingen ontstaan. Nederland zal er bij de Europese Commissie op aan te dringen, dat er met betrekking tot ontwikkeling en het verzamelen van gegevens het noodzakelijk is dat er zoveel mogelijk wordt aangesloten bij thans beschikbare nationale en internationale gegevensbronnen.