

Vergaderjaar 2007–2008

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**22 112**

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

**Nr. 179**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 augustus 2008

Hierbij zend ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, informatie over de informele Transportraad van 1 en 2 september in Frankrijk (in La Rochelle).

Het Franse Voorzitterschap heeft, ter bespreking, twee onderwerpen geagendeerd: de bevordering van duurzaam transport en maritiem transport. Er zal geen besluitvorming plaatsvinden. Ik zal bij de informele Transportraad aanwezig zijn.

### **Bevordering duurzaam transport**

Onder dit agendapunt beoogt het Franse Voorzitterschap een discussie over:

1. stedelijk duurzaam vervoer;
2. het principe van het internaliseren van de externe kosten in de vervoersmodaliteiten.

#### *Stedelijk duurzaam vervoer*

In 2007 heeft de Europese Commissie het groenboek: «Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur» uitgebracht. De Kabinetsreactie op dit groenboek heeft u in februari 2008 ontvangen (Kamernummer 22 112, nr. 613). In het najaar komt de Europese Commissie, in het vervolg op het groenboek, met een actieplan. Vooruitlopend op dit actieplan beoogt het Franse Voorzitterschap een debat over duurzaam stedelijk vervoer.

In lijn met de Kabinetsreactie van februari 2008 zal ik aangeven dat Nederland het initiatief van de Commissie waardeert om te komen tot een meer integrale benadering van mobiliteitsvraagstukken in stedelijke gebieden. In Nederland zijn de grootste problemen om mobiliteit en leefbaarheid met elkaar te verzoenen geconcentreerd in de stedelijke gebieden. Dat is in andere lidstaten niet anders.

Bij de beoordeling van het actieplan zal voor Nederland het subsidiariteitsprincipe een belangrijk uitgangspunt zijn. Ik ben geen voorstander van nieuwe Europese regelgeving als eventuele problemen ook nationaal kunnen worden opgelost. Dit geldt bijvoorbeeld voor eventuele Europese voorstellen die betrekking hebben op de inrichting van stedelijke gebieden. Anderzijds zie ik ook dat veel Europese steden kampen met dezelfde problemen en dat bijvoorbeeld door middel van het uitwisselen van *best practices* en het stimuleren van innovaties veel bereikt kan worden. Ook staat de EU nadrukkelijk aan de lat als het gaat om het opstellen van normen voor bronbeleid. Ik zie het actieplan van de Europese Commissie met belangstelling tegemoet.

#### *Internaliseren van de externe kosten*

Juli 2008 heeft de Europese Commissie het pakket duurzaam vervoer uitgebracht. Dit pakket bestaat uit verschillende onderdelen.

- Een mededeling over het internaliseren van de externe kosten in de vervoersmodaliteiten. Met deze mededeling beoogt de Commissie een strategie en een methodologie vast te stellen om externe kosten (CO<sub>2</sub>, luchtverontreiniging, geluid en congestie) te verdisconteren in de prijs van vervoer, zodat gebruikers de reële kosten die zij veroorzaken, dragen en ertoe worden aangezet hun gedrag te wijzigen om die kosten zoveel mogelijk te verminderen. In de mededeling worden voor alle vervoersmodaliteiten acties benoemd. Naast het internaliseren van de externe kosten blijft, volgens de Commissie, aanvullend beleid noodzakelijk, zoals bronbeleid, interne markt beleid en het stimuleren van technologische innovatie. Ik deel deze inzet van de Commissie. De opbrengsten zouden geïnvesteerd moeten worden in de vervoerssector en in de vermindering van de externe kosten, bijvoorbeeld door te investeren in onderzoek en innovatie, milieuvriendelijke infrastructuur en de ontwikkeling van openbaar vervoer. In 2013 zal de Commissie de «strategie voor de internalisering van de externe kosten van vervoer» evalueren.
- Een voorstel voor de wijziging van de Eurovignetrichtlijn. De voorgestelde richtlijn maakt het mogelijk om in de tolgelden die worden geheven op zware vrachtwagens een bepaald bedrag op te nemen dat betrekking heeft op de door het vervoer veroorzaakte kosten van luchtverontreiniging, lawaaihinder en congestie. Om deze externe kosten zo goed mogelijk te weerspiegelen, zal de hoogte van het tolgeld variëren naar afgelegde afstand, de plaats en het tijdstip dat de wegen worden gebruikt. De CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt door de Commissie buiten het toepassingsbereik van het voorstel gehouden. Hiervoor zijn, volgens de Commissie, betere instrumenten voor handen. In dit kader zal de Commissie bijvoorbeeld komen met een voorstel om de richtlijn energiebelastingen te herzien. De opbrengsten van de externe kosten heffing moeten door de lidstaten worden gebruikt om het vervoer duurzamer te maken. Het voorstel verplicht niet tot het invoeren van een externe kosten heffing, maar indien een lidstaat een dergelijke heffing wenst in te voeren, dan dienen de bepalingen van de richtlijn gevolgd te worden. Een verplichte invoering van een externe kosten heffing lijkt, gezien het Europese krachtenveld, thans niet realistisch. De Commissie heeft wel aangegeven dit in 2013 te willen evalueren.
- Een mededeling over geluidsreducerende maatregelen voor bestaand spoomaterieel. Doel van het voorstel is te komen tot aanpassingsprogramma's van lawaaiig materieel. Het belangrijkste instrument hierbij is, volgens de Commissie, het introduceren van een geluid-

afhankelijke gebruiksvergoeding voor het spoor. Als tweede stap worden geluidsnormen bijvoorbeeld door middel van geluidsproductieplafonds aangeraden om de geluidreductie die met ombouw gerealiseerd is, vast te houden bij een groei van het spoorverkeer. De spoorwegsector wordt opgeroepen vrijwillig verbintenissen te sluiten, onder andere om zo snel mogelijk aanpassingsprogramma's op te zetten. De industrie wordt aangemoedigd om de aanpassingen aan het remsysteem verder te ontwikkelen en hiervoor worden de bestaande onderzoeksprogramma's gecontinueerd. De voorgestelde aanpak sluit in algemene zin aan bij het Nederlandse beleid op dit terrein.

Het Franse Voorzitterschap heeft aangegeven ambitieus aan de slag te willen met het pakket duurzaam vervoer. Gestreefd wordt naar een debat over de wijziging van de Eurovignetrichtlijn tijdens de Transportraad van oktober en naar een akkoord (op hoofdlijnen) op deze richtlijn tijdens de Transportraad van december. Tijdens de Transportraad van oktober zullen tevens Raadsconclusies worden aangenomen over het gehele pakket duurzaam vervoer.

Zoals ik reeds heb aangegeven in de geannoteerde agenda ter voorbereiding van de informele Raad onder het Sloveens Voorzitterschap (Kamer-nummer 21 501-33, nr. 154), liggen er in de transportsector belangrijke beleidsopgaven voor het terugdringen van de negatieve externe effecten van het verkeer. Krachtig en effectief beleid om de negatieve externe effecten van de sector verkeer en vervoer te reduceren, is daarom noodzakelijk. Het internaliseren van de externe kosten kan hier aan bijdragen. Ik steun dan ook de ontwikkeling van een Europese methodiek voor de berekening van de externe kosten van alle vervoersmodaliteiten. Het vaststellen van Europese kaders voor het internaliseren van de externe kosten, voorkomt dat er verstoringen op de interne markt optreden door excessieve en/of discriminerende tarieven die het vrije verkeer belemmeren.

Het is wel van groot belang dat bij de keuze van het doorberekenen van de externe kosten nauwkeurig in kaart wordt gebracht wat de feitelijke effecten (welvaart, concurrentiepositie en het milieu) van de maatregelen zullen zijn. Ik zal dit uitgangspunt nadrukkelijk naar voren brengen tijdens de informele Transportraad.

U ontvangt zo spoedig mogelijk een uitgebreid Nederlands standpunt over de voorstellen (in de vorm van BNC-fiches).

### **Maritiem transport**

Het Franse Voorzitterschap heeft voor de tweede dag van de informele Transportraad het onderwerp maritiem transport geagendeerd. Onder dit agendapunt zullen twee onderwerpen worden besproken:

1. ontwikkeling van de zogenaamde «maritieme snelwegen» («*Motorways of the Sea*»);
2. maritieme veiligheid, in het bijzonder de afronding van het derde EU pakket maritieme veiligheid.

#### *Maritieme snelwegen*

Het concept «maritieme snelwegen» werd door de Commissie geïntroduceerd in het Europees Witboek Transport uit 2001. Doel is de ontwikkeling van hoogwaardige zeevaartdiensten voor goederenvervoer tussen Europese havens, uitgevoerd op regelmatige en frequente basis. De maritieme snelwegen moeten onderdeel vormen van het intermodale, logistieke netwerk in Europa en zo een deel van de verwachte toename van het Europese goederenvervoer opvangen.

De ontwikkeling van maritieme snelwegen maakt deel uit van de prioritaire projecten van het huidige trans-Europese vervoersnetwerk programma (TEN-T, 2007–2013). Voor de periode 2007–2013 heeft de EU een bedrag beschikbaar van in totaal € 310 miljoen voor medefinanciering van de ontwikkeling van maritieme snelwegen. Hoewel het goederenvervoer over zee langs de Europese kust – shortsea vervoer – de laatste jaren een sterke groei doormaakt is de ontwikkeling van de maritieme snelwegen achtergebleven. De Europese Commissie heeft daarom in 2007 een Europese Coördinator aangesteld om de ontwikkeling van maritieme snelwegen te stimuleren.

Het Franse voorzitterschap hecht sterk aan de ontwikkeling van de maritieme snelwegen en wil tijdens deze informele Transportraad de voortgang bespreken en ook knelpunten identificeren die de ontwikkeling van maritieme snelwegen belemmeren. Daarbij wil het Franse Voorzitterschap ook stilstaan bij maatregelen om luchtverontreiniging en aantasting van het klimaat door de scheepvaart te beperken.

Het zogenaamde shortsea vervoer is voor Nederland van belang: 60% van de Nederlandse reders is actief in dit segment. De Nederlandse shortsea sector staat, gemeten in omvang van de vervoerde lading, in Europa na het Verenigd Koninkrijk en Italië op de derde plaats. Momenteel ligt het aandeel van het shortsea vervoer in het internationale goederenvervoer van en naar Nederland op ongeveer 20%. De Nederlandse regering heeft deze ontwikkeling de afgelopen jaren actief gesteund door onder meer financiële ondersteuning van het Voorlichtingsbureau Short Sea Shipping.

Nederland verwelkomt de aandacht van het Franse voorzitterschap voor de ontwikkeling van maritieme snelwegen. De Europese lidstaten zullen zich meer moeten inspannen om bestaande knelpunten op het gebied van onder meer administratieve lasten, douane en inspecties op te heffen. Nederland heeft onlangs hierin een belangrijke stap gezet door de ondertekening van het Convenant Ladingregie Zeehavens: om in de logistieke keten geen onnodige vertraging en kosten te veroorzaken krijgt het grensoverschrijdende goederenvervoer in de zeehavens voortaan slechts met één loket te maken.

Initiatieven voor de totstandkoming van maritieme snelwegen behoren volgens Nederland in principe uit de markt te komen en door de markt te worden gefinancierd. Niettemin heeft Nederland in 2006 samen met de Vlaamse overheid het initiatief genomen tot instelling van een zogenaamde «North Sea Motorways of the Sea Task Force». Deze taakgroep, waar inmiddels alle Noordzeelanden in participeren, heeft onder meer tot doel om Europese medefinanciering (TEN-T budget) voor initiatieven vanuit de markt voor maritieme snelwegen te faciliteren.

In het kader van het bevorderen van maritiem vervoer zal, tijdens de informele Transportraad, tevens gesproken worden over het verbeteren van de milieuprestaties. Ten aanzien van de milieuproblematiek in de zeevaart geldt, zoals ook in de onlangs aan de Kamer gestuurde Beleidsbrief Zeevaart is gemeld, dat Nederland streeft naar ambitieuze aanscherping van de internationale emissienormen ter voorkoming van luchtverontreiniging door de zeevaart. Ook wil Nederland op korte termijn komen tot internationale afspraken over reductie van broeikasgassen door de zeevaart ter beperking van de aantasting van het klimaat. Momenteel wordt in internationaal verband over beide dossiers onderhandeld. In het dossier over aanscherping internationale emissienormen ter voorkoming van luchtverontreiniging is dit voorjaar in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) inmiddels een principeakkoord bereikt (i.e. reductie in maximum zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen en aanscherping

emissienormen voor scheepsmotoren) dat later dit jaar in IMO moet worden bevestigd. Indien in internationaal verband over beide onderwerpen toch te weinig voortgang wordt geboekt acht Nederland maatregelen in EU-verband onontkoombaar.

*Maritieme veiligheid (derde EU pakket maritieme veiligheid)*

Het derde EU pakket maritieme veiligheid, bestaande uit zeven Europese wetgevingsvoorstellen op het gebied van maritieme veiligheid, werd eind 2005 door de Europese Commissie gepresenteerd. Inmiddels heeft de Raad een akkoord over vijf voorstellen uit dit pakket bereikt en vinden momenteel 2e lezing onderhandelingen over deze vijf voorstellen plaats met het Europees Parlement. Over de twee resterende voorstellen – resp. het voorstel voor een richtlijn betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen en het voorstel voor een richtlijn betreffende de wettelijke aansprakelijkheid en financiële zekerheden van scheepseigenaren – heeft de Raad nog geen overeenstemming bereikt.

Onder het Sloveense voorzitterschap is tijdens de Transportraad van april jl. een uitgebreid debat over de twee resterende voorstellen van het derde pakket maritieme veiligheid gevoerd. Daarbij toonde zich een ruime meerderheid, inclusief Nederland, tegenstander van beide voorstellen. Het Franse Voorzitterschap wil tijdens de informele Transportraad in La Rochelle een poging doen een oplossing voor de twee resterende voorstellen uit het derde pakket maritieme veiligheid te vinden.

Wat betreft beide voorstellen heeft Nederland, samen met een groot aantal andere lidstaten, reeds tijdens de Transportraad van april jl. aangegeven voorstander te zijn van een oplossing die geen nieuwe Europese regelgeving oplevert. Nederland onderkent de door de Commissie in de twee voorstellen geschetste problematiek, maar denkt dat het voorgestelde instrument (i.e. een richtlijn) niet passend is. Een voor Nederland wel aanvaardbare oplossing zou bijvoorbeeld kunnen zijn het vaststellen van Raadsconclusies over beide onderwerpen.

Ten aanzien van het voorstel inzake vlaggenstaatverplichtingen vindt Nederland dat het hier in essentie een mondiaal probleem betreft, dat bij voorkeur in mondiaal kader geregeld dient te worden. Nederland zou een oplossing kunnen ondersteunen waarbij lidstaten zich committeren tot het regelmatig ondergaan van een IMO vlaggenstaat-audit.

Ten aanzien van het voorstel inzake aansprakelijkheid twijfelt Nederland aan de toegevoegde waarde van het voorstel en prefereert aansluiting bij bestaande, internationale aansprakelijkheidsregelingen. Deze bestaande, internationale regelingen voorzien volgens Nederland al in adequate en efficiënte schadevergoeding voor schade veroorzaakt door de scheepvaart aan milieu, opvarenden en omstanders en bieden voldoende waarborg voor financiële garanties. Nederland zou een oplossing kunnen ondersteunen waarbij lidstaten zich committeren alle relevante internationale verdragen op het gebied van aansprakelijkheid en vergoeding voor schade te ratificeren en in te voeren.

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