

Vergaderjaar 2009–2010

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 249**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 december 2009

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 16 december 2009 met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad van 17 december 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 17 DECEMBER 2009**

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de Transportraad van 17 december 2009.

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een politiek akkoord op het voorstel voor een verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer. Momenteel wordt met name nog gesproken over de reikwijdte van dit voorstel. Veel lidstaten, waaronder Nederland, hebben moeite met het toepassen van deze verordening op het stads- en streekvervoer.

Het Voorzitterschap streeft tevens naar het bereiken van een politiek akkoord op het voorstel voor een richtlijn tot vaststelling van een gemeenschappelijk kader voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen (ITS) in het wegvervoer.

Op het gebied van de luchtvaart streeft het Voorzitterschap naar een algemene oriëntatie op het voorstel inzake de heffingen van luchthavens voor beveiligingsactiviteiten. Een voortgangsrapportage staat geagendeerd over de onderhandelingen tussen de Europese Unie en de VS over de tweede fase van het EU-VS luchtvaartakkoord. Tenslotte zal op het punt van de luchtvaart een mandaat worden verleend aan de Europese Commissie om met de ICAO te onderhandelen over verdere samenwerking.

Op het gebied van maritiem beleid streeft het Voorzitterschap naar het bereiken van een algemene oriëntatie op het voorstel voor een richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens. Over dit voorstel bestaat in grote lijnen overeenstemming. Ook Nederland kan akkoord gaan. Het voorstel draagt bij aan het verminderen van de administratieve lasten voor de zeevaart.

Naar verwachting zal een algemene oriëntatie worden bereikt op het voorstel tot wijziging van verordening 1321/2004 inzake de beheerstructuren van de Europese programma's voor radionavigatie per satelliet (Galileo). Openstaand punt betreft momenteel nog de stemverhouding tussen de Europese Commissie en de lidstaten in het bestuur van de GSA.

Tenslotte zullen Raadsconclusies worden aangenomen over de mededeling inzake duurzame toekomst vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem. Nederland onderschrijft de Raadsconclusies. Voor Nederland is van belang dat de conclusies nadruk leggen op een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem in Europa, waarbij aandacht is voor de ontwikkeling van alle modaliteiten en hun onderlinge samenhang (*co-modaliteit*) en ruimte is voor innovatie.

### **Vervoer over land**

Voorstel tot een verordening inzake passagiersrechten in het busvervoer  
– Politiek akkoord

Het voorstel beoogt Europese rechten voor autobussen touringcarpassagiers vast te leggen. Het voorstel bevat bepalingen op het gebied van bijstand van personen met beperkte mobiliteit, verplichtingen voor vervoerders bij annulering of vertraging van een reis, informatieplicht en klachtenbehandeling. Daarnaast wordt gesproken over compensatie bij overlijden of letsel van passagiers en compensatie bij verlies of beschadiging van hun bagage.

### *Stand van zaken*

Het Voorzitterschap beoogt het bereiken van een politiek akkoord. Momenteel wordt met name nog gesproken over de reikwijdte van het voorstel. Tijdens de Transportraad van 11 juni 2009 heeft over dit punt reeds een debat plaatsgevonden. Veel lidstaten, waaronder Nederland, hebben toen aangegeven moeite te hebben met de toepassing van de verordening op het stads- en streekvervoer.

### *Inzet Nederland*

Nederland is groot voorstander van het versterken van de rechten van passagiers in het vervoer. Wel is Nederland, met een groot aantal andere landen, kritisch op de reikwijdte van dit voorstel. Wat betreft het stads- en streekvervoer geeft Nederland, gezien de specifieke kenmerken van dit vervoer, de voorkeur aan nationale regelgeving. Verdere aandachtspunten zijn heldere afstemming met reeds bestaande wetgeving op het gebied van personenvervoer (bijvoorbeeld op het gebied van aansprakelijkheid) en het voorkomen van onnodige administratieve lasten.

### *Gevolgen voor Nederland*

De gevolgen voor Nederland zullen in de eerste plaats afhangen van de uiteindelijke reikwijdte van de verordening. In de laatste tekstvoorstellen van het Voorzitterschap worden uitzonderingen van specifieke bepalingen mogelijk gemaakt voor (voor)stedelijk en regionaal vervoer. Het betreft hier uitzonderingen voor afzonderlijke lijndiensten («regular services») en geregelde touringcardiensten. Deze lijnen moeten wel aan de bepalingen van o.m. aansprakelijkheid en toegankelijkheid voldoen. De uitzonderingen moeten door de lidstaten elk afzonderlijk worden afgewogen aan de hand van een aantal criteria. De uitzonderingen moeten bij de Europese Commissie worden aangemeld die deze vervolgens toetst. Dit brengt extra administratieve en bestuurlijke lasten met zich mee.

### **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**

#### **– Stand van zaken/politiek akkoord**

Tijdens de Transportraad heeft de ambitie om tijdens de Transportraad te komen tot een politiek akkoord over een richtlijn tot vaststelling van een gemeenschappelijk voor het toepassen van intelligente vervoerssystemen (ITS) op het gebied van wegvervoer. Het voorstel beoogt een nieuwe impuls te geven aan de invoering en het gebruik van ITS 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 and tracing» van goederen, «real time» verkeers- en reisinformatie, verkeersmanagementsystemen en geavanceerde bestuurdershulpsystemen (zoals eCall).

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*

Parallel aan de onderhandelingen in de Raadswerkgroep vinden momenteel informele besprekingen plaats met het EP. Het streven daarbij is om

op de komende Transportraad tot een akkoord te komen waar ook het EP mee kan instemmen. Op het moment van schrijven bestaat hier nog geen zekerheid over.

#### *Inzet Nederland*

ITS kan een aanzienlijke bijdrage 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. Nederland heeft zich tijdens de onderhandelingen wel kritisch getoond over de stevige rol die de Commissie zichzelf bij de implementatie van de richtlijn wil toebedelen. In de nu voorliggende compromistekst worden de bevoegdheden van Commissie duidelijker afgebakend. Met de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon verandert de wijze waarop lidstaten en Commissie samenwerken in de nadere uitwerking van de richtlijn. Nederland – samen met een grote meerderheid van lidstaten – dringt in dit kader op het waarborgen van adequate betrokkenheid van nationale experts bij het ontwikkelen en vaststellen van technische specificaties en standaarden. Daarnaast is mede naar wens van Nederland geen sprake meer van automatisch *verplichte* invoering van ITS systemen en toepassingen. Ook het EP lijkt hiermee akkoord te kunnen gaan.

#### *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.

### **Luchtvaart**

#### **Voorstel voor een richtlijn inzake de heffingen voor de beveiliging van de luchtvaart**

##### – Algemene oriëntatie

Het voorstel beoogt een gemeenschappelijk kader te creëren over de wijze waarop luchthavenexploitanten beveiligingsheffingen vaststellen. Deze heffingen dienen om de beveiligingskosten door te berekenen aan de luchtvaartmaatschappijen. De toepassing van basisprincipes draagt eraan bij dat de vaststelling van de beveiligingsheffingen in de relatie tussen luchthavenexploitant en luchtvaartmaatschappijen in alle lidstaten volgens eerlijke spelregels verloopt.

#### *Stand van zaken*

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Of dit haalbaar is, valt nog te bezien. Onderwerp van discussie is onder meer de reikwijdte van het voorstel en coherentie met overeenkomstige bepalingen in de richtlijn luchthavengelden (vastgesteld in 2008).

#### *Inzet Nederland*

Voor Nederland is uitsluiting van toepassing van de richtlijn op kleine luchthavens en de ruimte voor tariefsdifferentiatie van belang. Wat betreft de reikwijdte lijkt het compromis nu uit te gaan naar luchthavens met 5 miljoen passagiers of meer per jaar. Hiermee zou de Nederlandse wens op dit onderdeel worden ingewilligd. Op het punt van tariefsdifferentiatie lijkt de huidige tekst voldoende waarborgen te bieden.

### *Gevolgen voor Nederland*

De gevolgen voor Nederland zullen – op basis van de huidige compromistekst – beperkt zijn. Voor het toezicht kan gebruik worden gemaakt van dezelfde toezichthouder die in het kader van de richtlijn luchthavengelden de toezichtrol vervult (Nma/Vervoerskamer). Schiphol voldoet reeds vrijwel volledig aan de gestelde eisen.

### **Luchtvaartonderhandelingen EU – VS: tweede fase**

#### – Voortgangsrapportage

In 2007 hebben de EU en de VS een akkoord bereikt over de instelling van een zogenaamde Open Aviation Area (OAA). Deze vervangt de bestaande bilaterale luchtvaartovereenkomsten tussen de individuele lidstaten en de VS. Tevens is deze OAA breder dan genoemde akkoorden en vormt zij de basis voor verdere samenwerking tussen de EU en VS op alle terreinen van de luchtvaart.

In de tweede fase die nadere afspraken te worden gemaakt over:

- verdere liberalisering van markttoegang;
- uitbreiding van investeringsmogelijkheden door middel van buitenlands kapitaal;
- de effecten van milieumaatregelen en infrastructuurbeperkingen op de uitoefening van markttoegang;
- uitbreiding van de toegang (door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen) voor passagiers en vrachtdiensten die met overheidsgeld plaatsvinden, en,
- inhuur van vliegtuigen met bemanning.

### *Stand van zaken*

De onderhandelingen tussen de EU en de VS over de tweede fase verlopen stroef. Met name op de punten milieu, investeringsmogelijkheden, samenwerking op gebied van regelgeving en markttoegang is nog nauwelijks vooruitgang geboekt.

### *Inzet Nederland*

Nederland is voorstander van een spoedig akkoord in de tweede fase onderhandelingen tussen de EU en de VS. De ambities van de EU om luchtvaart een bijdrage te laten leveren aan de vermindering van de CO<sub>2</sub> uitstoot en daarover met de VS overeenstemming te bereiken, is van belang als opstap naar mondiale afspraken (ook al zijn de ambities zoals die neergelegd waren voor de tweede fase tot nu toe nog niet gehaald).

### *Gevolgen voor Nederland*

De overeenkomst tussen de EU en VS heeft wereldwijd grote gevolgen gehad voor het vigerende bilaterale stelsel van luchtvaartverdragen. Het vervoer tussen twee van de grootste luchtvaartmarkten is geliberaliseerd en heeft mogelijkheden geboden voor nieuwe business modellen en samenwerking die tot voorheen niet mogelijk was. De voortgangsrapportage als zodanig heeft geen gevolgen voor Nederland.

### **Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie (ICAO)**

#### – Mandaatverlening

Het voorstel beoogt de Commissie een mandaat te verschaffen om namens de EU onderhandelingen te starten met ICAO met het oog op de vaststelling van een kader voor nauwere samenwerking. Het beoogde memorandum van samenwerking heeft betrekking op de

onderwerpen veiligheid van de luchtvaart, beveiliging van de luchtvaart, luchtverkeersbeheer en milieubescherming. Eén van de mogelijkheden is het detacheren van Europese experts bij ICAO op de voor Europa cruciale beleidsterreinen.

#### *Stand van zaken*

Over het voorstel bestaat overeenstemming.

#### *Inzet Nederland*

Nederland steunt de mandaatverlening en het streven van nauwere samenwerking tussen de EU en ICAO.

#### *Gevolgen voor Nederland*

De mandaatverlening en het beoogde memorandum van samenwerking hebben geen directe gevolgen voor Nederland.

### **Zeescheepvaart**

#### **Voorstel voor een richtlijn inzake meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens**

##### – Algemene oriëntatie

Het voorstel beoogt de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor schepen bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten. Deze vereenvoudiging moet tot stand komen door de algemene invoering van elektronische informatieoverdracht en door rationalisering en standaardisering van de meldingsformaliteiten.

#### *Stand van zaken*

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. Over het voorstel bestaat in grote lijnen overeenstemming.

#### *Inzet Nederland*

Nederland heeft het voorstel van de Europese Commissie verwelkomd. In algemene zin bevordert een vereenvoudiging van procedures de efficiëntie van het zeevaartverkeer en het Europese kustvervoer. Nederland had echter nog wel een aantal aandachtspunten met betrekking tot de precieze invulling van het voorstel. Vastgesteld diende onder meer te worden om welke meldingsformaliteiten en de daarbij behorende gegevens(stromen) het precies zou gaan en hoe de onderliggende reeds bestaande (internationale) regelgeving zich tot elkaar verhoudt. Op deze punten is duidelijkheid gekomen. Naar wens van Nederland zal het huidige SafeSeaNet (Europees maritiem informatienetwerk) alleen worden gebruikt voor maritieme informatie (en niet voor douanegegevens en Schengeninformatie).

#### *Gevolgen voor Nederland*

Het voorstel leidt tot een verdere vereenvoudiging van de administratieve procedures voor schepen bij aankomst in of vertrek uit de havens van de lidstaten met name doordat elektronische informatie-uitwisseling verplicht wordt. Hiermee draagt het voorstel bij aan het verminderen van de administratieve lasten voor de zeevaart.

## **Intermodaal**

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

- Algemene oriëntatie
- Het voorstel beoogt 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 EU 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 het 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 (de helft van de stemmen).

#### *Stand van zaken*

Het Voorzitterschap streeft naar het bereiken van een algemene oriëntatie. De Raad heeft geen overeenstemming met de Commissie kunnen bereiken op het punt van zeggenschap van de Commissie in de Raad van Bestuur. Een meerderheid in de Raad (waaronder Nederland) steunt een compromis van het Voorzitterschap om de Commissie vijf stemmen (van de 32) te geven en een recht van veto in het geval van besluiten over het werkprogramma en het aansturen van de directeur.

#### *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 neerleggen 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.

---

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

### *Gevolgen voor Nederland*

De verordening heeft geen directe gevolgen voor Nederland.

### **Mededeling inzake duurzame toekomst vervoer: naar een geïntegreerd, technologiegeleid en gebruiksvriendelijk systeem**

#### – Raadsconclusies

De mededeling van de Commissie is een eerste stap richting een nieuw Witboek Vervoer met een beleidsprogramma voor de periode tot aan 2020. In de Mededeling identificeert de Commissie als belangrijkste trends en uitdagingen:

- vergrijzing, migratie en interne mobiliteit,
- beperking van de negatieve effecten van vervoer op het milieu,
- afhankelijkheid van fossiele brandstoffen,
- verstedelijking en globalisering.

Om hieraan het hoofd te kunnen bieden identificeert de Commissie drie mogelijke prioritaire beleidsthema's:

- verdere integratie van het Europese vervoersnetwerk,
- technologische innovatie,
- beschermen en ontwikkelen van «human capital».

In de mededeling worden geen concrete beleidsvoorstellen gedaan.

#### *Stand van zaken*

Over de Mededeling inzake een duurzame toekomst van het vervoer is in de Transportraad van oktober een eerste beleidsdebat gevoerd. In de komende Transportraad staan Raadsconclusies geagendeerd over het onderwerp, die dienen als richtsnoeren aan de Commissie voor het opstellen van een nieuw Witboek Vervoer in 2010.

De Raadconclusies onderschrijven op hoofdlijnen de analyse en prioriteiten in de mededeling. De belangrijkste boodschappen zijn:

- Een meer effectieve aanpak van de negatieve (milieu)effecten van transport;
- Erkennen van de betekenis van de economische crisis voor de transportsector;
- Belang van ontwikkeling van *alle* vervoermiddelen (co-modaliteit);
- Sterk accent op trans-Europese transportnetwerken en corridors;
- Verdere verhoging van de veiligheid;
- Zorgvuldige keuze van beleidsinstrumenten en «smart» regelgeving.

#### *Inzet Nederland*

Nederland onderschrijft de Raadsconclusies. Voor Nederland is van belang dat de conclusies nadruk leggen op een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem in Europa waarbij aandacht is voor de ontwikkeling van alle modaliteiten en hun onderlinge samenhang (*co-modaliteit*) en ruimte voor innovatie. In dit verband noemen de conclusies onder meer de promotie van alternatieve brandstoffen en van elektrisch rijden. Op aandringen van Nederland neemt de doeltreffendheid van Europese beleidsinstrumenten een belangrijke plaats in, in het bijzonder:

- evenwichtige implementatie van EU beleid in de lidstaten;
- alleen regelgeving waar nodig;
- transparante besluitvorming, en
- voorkoming van onnodige administratieve lasten.



*Gevolgen voor Nederland*

De mededeling heeft geen directe gevolgen voor Nederland.