

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 258

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 februari 2010

Mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat stuur ik u hierbij informatie over de informele Transportraad van 12 februari 2010 in Spanje (La Coruna). Het Spaanse Voorzitterschap heeft aangegeven te willen spreken over stedelijke mobiliteit en over luchtvaart security. Tijdens de informele Transportraad zullen geen besluiten worden genomen.

Stedelijke mobiliteit

Actieplan Stedelijke Mobiliteit

Op basis van een recent door de Europese Commissie uitgebracht actieplan zal een gedachtewisseling plaatsvinden over stedelijke mobiliteit. Het Spaanse Voorzitterschap wil graag van de lidstaten vernemen op welke punten zij meerwaarde van een Europese aanpak zien.

Het actieplan stedelijke mobiliteit bevat 20 maatregelen om lokale, regionale en nationale overheden te helpen hun doelstellingen inzake duurzame stedelijke mobiliteit te realiseren. Vooralnog betreft het geen nieuwe wet- of regelgeving. De inzet van het actieplan is om ervaringen uit te wisselen, instrumenten voor regionale en lokale overheden te ontwikkelen en middelen beschikbaar te stellen voor onderzoek en pilots.

In het actieplan gaat het onder meer om het ondersteunen van regio's en steden met het opstellen van integrale en duurzame mobiliteitsplannen, het verbeteren van reisinformatie, vrijwillige verbintenissen ter verbetering van passagiersrechten in stedelijk OV, ondersteunen van onderzoeks- en demonstratieprojecten voor voertuigen met lage of nulmissies, voortzetting van bewustmakingscampagnes voor doelgroepen en het optimaliseren van bestaande Europese financieringsbronnen.

Discussiepunten informele Transportraad

Het Spaanse voorzitterschap heeft in een gespreksnotitie voor de informele Transportraad over het actieplan een vijftal discussiepunten genoemd:

1. De rol van de EU bij het ontwikkelen van maatregelen, die duurzamer en veiliger stedelijke mobiliteit promoten.
2. De afstemming tussen nationale, regionale en lokale overheden ten aanzien van duurzame stedelijke mobiliteit, met in acht name van de subsidiariteit. En de wijze waarop burgers en belangengroepen worden betrokken.
3. De samenhang tussen het actieplan stedelijke mobiliteit en het nog te verschijnen actieplan verkeersveiligheid 2011–2020.
4. De mogelijkheden tot betere benutting van infrastructuur met behulp van ITS alsmede de bevordering van schone, zuinige en veilige voertuigen.
5. De wijze waarop draagvlak kan worden gecreëerd voor de uitvoering van het actieplan door middel van onder meer juridische en financiële instrumenten.

Nederlandse inbreng tijdens informele Transportraad

Duurzame stedelijke mobiliteit is een belangrijk onderwerp voor Nederland. Ik onderschrijf daarom de ambitie van de Europese Commissie, maar wil tegelijk ook wijzen op de eigen verantwoordelijkheid van lidstaten, regionale en lokale overheden. In de huidige vorm doet het actieplan geen afbreuk aan de verdeling van bevoegdheden binnen de lidstaten. Maar ik ben wel van mening dat het subsidiariteitsprincipe scherp in het oog moet worden gehouden.

De meerwaarde van het actieplan stedelijke mobiliteit zie ik vooral in het ondersteunen en stimuleren van overheden en bedrijfsleven bij hun eigen ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. De faciliterende rol van de Commissie draagt bij aan een betere benutting van bestaande kennis en van middelen.

Ik zie drie prioritaire onderwerpen voor Nederland in het actieplan, namelijk:

1. Het ontwikkelen van kennis en uitwisselen van best practices om de stedelijke bereikbaarheid te verbeteren;
2. De ontwikkeling en het gebruik van schone voertuigen, mogelijk door een grote proeflocatie in Nederland;
3. Het OV in verstedelijkte gebieden.

Ik zal deze drie punten kort toelichten. In mijn bijdrage aan het debat zal ik onderstrepen dat de bereikbaarheid van steden van essentieel belang is voor de economische groei en de leefbaarheid in de steden. Het ontwikkelen van kennis en het uitwisselen van best practices op Europees niveau kan hierbij meerwaarde hebben.

In de tweede plaats hecht ik veel belang aan de ontwikkeling en het gebruik van schone voertuigen. In Nederland wordt hier flink geïnvesteerd, onder meer met het proeftuinprogramma duurzame mobiliteit. Ik zie voor Europa een rol in het mogelijk maken van dergelijke initiatieven en in het voeren van een ambitieus bronbeleid.

Tenslotte wil ik in het kader van het actieplan, aandacht vragen voor het OV in sterk verstedelijkte gebieden. Hoe kan men snel en betrouwbaar OV bieden in gebieden, waar men ook wil verdichten? Welke keuzen vraagt dit en wat zijn de ervaringen hiermee in het buitenland? De Europese Commissie zou kunnen bijdragen aan dit voor Nederland belangrijke thema door het ontwikkelen en verspreiden van best practices en het beschikbaar stellen van middelen voor onderzoek en pilots.

Naar verwachting zullen tijdens de Transportraad van 24 juni 2010 Raadsconclusies aangenomen worden over het Actieplan. De gedachtewisseling tijdens de Informele Transportraad zal als input dienen voor de voorbereiding van deze Raadsconclusies.

Luchtvaart security

Het Spaanse Voorzitterschap beoogt tevens een gedachtewisseling over luchtvaart security en mogelijke maatregelen op Europees niveau. Dit naar aanleiding van het incident op 25 december 2009 op een vlucht van Amsterdam naar Detroit.

Als gevolg van deze gebeurtenis vindt momenteel intensief overleg plaats – zowel binnen de EU als tussen de EU en de VS – over de vraag hoe nieuwe dreigingen het hoofd kan worden geboden. De Europese Commissie heeft aangekondigd voorbereidingen te treffen voor aanpassing van regelgeving om de structurele inzet van de security scan als primair screeningsmiddel mogelijk te maken.

Als onderdeel van een pilot, die reeds in 2006 is goedgekeurd door de Europese Commissie, zet Nederland beschikbare security scans op Schiphol inmiddels al zo veel mogelijk in bij de beveiligingscontroles voor vluchten naar de Verenigde Staten. Tijdens de informele JBZ-raad van 21 en 22 januari 2009 heeft de minister van Justitie aandacht gevraagd voor de toepassing van deze nieuwe techniek, alsmede voor verbeteringen in de informatie-uitwisseling- en analyse. De uitkomsten van de verschillende besprekingen binnen de EU en met de Amerikaanse autoriteiten zullen een belangrijke rol spelen bij de beantwoording van de vraag of en zo ja hoe de in Nederland ingestelde beveiligingsmaatregelen moeten worden gecontinueerd. Voor wat betreft de verbetering van de beveiliging van de burgerluchtvaart is het Nederlandse standpunt dat de Europese regelgeving zodanig aangepast dient te worden dat security scanners structureel ingezet kunnen worden. Natuurlijk geldt dat de inzet van deze scanners, net zoals op Schiphol, vanuit het oogpunt van de volksgezondheid veilig dient te zijn en dat de inbreuk op de privacy van passagiers zo minimaal mogelijk is. Ook de concurrentiepositie van Schiphol mag daarbij niet uit het oog worden verloren.

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