

Vergaderjaar 2011–2012

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 368**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 april 2012

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag van de Transportraad van 22 maart 2012. De volgende Transportraad zal plaatsvinden in Luxemburg op 7 en 8 juni.

De Raad bereikte op 22 maart een algemene oriëntatie op het voorstel voor **een verordening voor EU-richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T)**. Ik ben zeer tevreden met het resultaat. De nieuwe verordening zal bijdragen aan een betere stroomlijning en meer focus in de aanwending van beschikbare EU-middelen bij de ontwikkeling van een geïntegreerd TEN-T. Nu is het Europees Parlement (EP) aan zet om zich uit te spreken over het voorstel van de Commissie.

Vice-voorzitter van de Europese Commissie en Commissaris voor Transport Siim Kallas gaf aan dat de voorliggende compromistekst minder verbindend was en flexibeler van opzet dan het oorspronkelijke voorstel. In de aansluitende tafelronde verwelkomden de meeste lidstaten de voorliggende compromistekst van het Deense Voorzitterschap en gaven aan in te kunnen stemmen met het voorliggende resultaat. Voor een deel kon nog tegemoet worden gekomen aan wensen van enkele lidstaten om aanpassingen door te voeren op de netwerkkaarten. Italië koos ervoor om zijn teleurstelling over de kaarten vast te leggen in een verklaring, terwijl Spanje de hoop en verwachting uitsprak dat de nu nog ongehonoreerde wensen in het vervolgproces met het EP aan de orde zouden komen.

Ik heb in mijn interventie erop gewezen dat we vooral de kansen op innovatie in infrastructuur zo veel mogelijk moeten pakken, in het bijzonder door het voortvarend invoeren van intelligente transportsystemen, of – in de termen van de verordening – *telematische toepassingen*. Ook heb ik gemeld blij te zijn dat de verordening erkent dat er bijzondere omstandigheden kunnen zijn, waardoor lidstaten helaas niet altijd op tijd

aan al hun verplichtingen kunnen voldoen. Dat kunnen fysieke beperkingen zijn, of ontoereikende middelen.

Verder heb ik aangegeven dat Nederland groot belang hecht aan het respecteren van nationale procedures en slechts een zeer beperkt aantal uitzonderingen op de netwerkcriteria voor de binnenvaart kan aanvaarden. Om aan de Nederlandse wens tegemoet te komen is aan de preambule een bepaling toegevoegd waarin staat dat de Commissie bij de voorgenomen evaluatie en mogelijke herziening van het kernnetwerk in 2023 rekening dient houden met nationale implementatieplannen. Een goed voorbeeld hiervan is ERTMS.

Veel lidstaten wezen ook op het belang van de lopende onderhandelingen over de financiële pijler van de nieuwe TEN-T richtsnoeren, het voorstel voor de verordening tot vaststelling van een *Connecting Europe Facility* (CEF). Hierover is besluitvorming voorzien in juni. In deze verordening worden spelregels voor de toekenning subsidies vastgelegd, zoals onder meer de subsidiepercentages.

Tot slot verklaarde Commissaris Kallas dat met deze algemene oriëntatie een belangrijke stap is gezet tot een daadwerkelijk Europees plan voor transportinfrastructuur met een heldere kaartbeeld, kwaliteitseisen en deadlines plus afspraken over samenwerking binnen corridors. Desondanks wil de Commissie zich in dit stadium van de onderhandelingen nog niet verbinden aan het bereikte resultaat in de Raad en wacht hij eerst de discussie in het EP af.

De Raad bereikte tevens een algemene oriëntatie over de **verordening inzake grondafhandelingsdiensten op EU-luchthavens en tot intrekking van Richtlijn 96/67/EG**. Ik heb mijn steun uitgesproken voor de compromistekst van het Voorzitterschap, zeker nu uit het oorspronkelijke voorstel van de Commissie de invoering van een verplicht systeem van vergunningverlening aan afhandelingsbedrijven is geschrapt. De verordening zorgt voor een stapsgewijze marktopening, zonder verhoging van de administratieve lasten, of extra taken voor de overheid. Nederland kan hierbij haar huidige goed werkende systeem voorzetten, waarbij de luchthavens zelf toelatingseisen kunnen stellen aan de aanbieders van grondafhandelingsdiensten.

Onder het agendapunt «diversen» gaf de Commissie informatie over de **herziening van de wetgeving betreffende de veiligheid van passagiersschepen en mogelijke wetgevingsinitiatieven en maatregelen** en meldde dat de plannen van de Commissie voornamelijk bestaan uit het (versneld) aanpassen van bestaande EU-wetgeving, meer nadruk op goede uitvoering en handhaving van bestaande regelgeving en het bevorderen van vrijwillige afspraken met de maritieme sector. De Commissie sprak haar steun uit voor het initiatief om in IMO-verband een nieuwe discussie op te starten over de veiligheid van passagiersschepen.

Ik heb in mijn interventie benadrukt dat we eerst de resultaten moet afwachten van het onderzoek naar de oorzaken van het vreselijke ongeluk met de Costa Concordia voor de kust van Toscane, voordat we een eventuele stap richting nieuwe regelgeving opstellen.

Tot slot lichtte de Commissie onder het agendapunt «diversen» ook kort de stand van zaken toe op het dossier **ETS luchtvaart**. De aandacht ging hierbij met name uit naar de onderhandelingen die momenteel in ICAO worden gevoerd en de dreigende maatregelen van derde landen. De heer Kallas benadrukte dat er op dit moment geen politieke ruimte en wil is om

de bestaande EU-wetgeving aan te passen en pleitte voor een sterk gemeenschappelijk optreden en verenigd front.

Ik heb in mijn interventie aangegeven dat Nederland het EU beleid gericht op het terugdringen van CO<sub>2</sub>-emissies door de luchtvaart steunt. Zowel de invoering van emissiehandel in de luchtvaart als een versnelde implementatie van de Single European Sky kunnen hier aan bijdragen. Ook heb ik gewezen op het belang van eerlijke concurrentievoorwaarden en van daaruit de noodzaak tot het ontwikkelen van een mondiaal systeem voor de aanpak van de CO<sub>2</sub>-problematiek in de luchtvaart. Daarom heb ik ook mijn steun uitgesproken voor het proces binnen ICAO en de voortvarendheid waarmee wordt gewerkt aan een mondiaal systeem om luchtvaartemissies kosteneffectief te reduceren. In dat proces zal Nederland haar bijdragen blijven leveren en de Commissie waar nodig ondersteunen. Dit laat onverlet dat ik me zorgen maak over de effecten op het level playing field in de luchtvaartsector, wanneer derde landen tegenmaatregelen nemen. In dit verband heb ik verwezen naar het onderzoek dat het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) onlangs in Nederland heeft uitgevoerd naar de mogelijke versturende effecten van het EU ETS systeem in de luchtvaart. Ik heb andere lidstaten opgeroepen om een vergelijkbaar onderzoek te doen en ik heb de Commissie gevraagd om opnieuw alles op alles te zetten om via alle mogelijke kanalen en fora ervoor te zorgen dat er geen tegenmaatregelen tegen de EU als geheel, tegen haar lidstaten, of tegen Europese luchtvaartmaatschappijen worden genomen.

Ook andere lidstaten steunden de inzet van de Commissie en toonden zich tegelijkertijd bezorgd voor instandhouding van het level playing field, met het oog op eventuele tegenmaatregelen van derde landen.

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