

Vergaderjaar 2009–2010

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 244

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2009

Mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat bied ik u hierbij het verslag aan van de Transportraad van 9 oktober 2009. De volgende Transportraad zal plaatsvinden op 17 december 2009.

De twee onderwerpen waarnaar deze Transportraad de meeste aandacht uit ging, waren de mededeling over een duurzame toekomst van het vervoer en de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen. Over de mededeling is een debat gevoerd, waarbij de ministers hebben aangegeven wat zij als belangrijkste uitdagingen op het gebied van transport zien de komende jaren en welke beleidsmaatregelen daarbij horen. Op het terrein van de passagiersrechten maritiem is een politiek akkoord bereikt waar Nederland tevreden mee is. De overige agenda-punten zijn zonder veel discussie aangenomen. Wel zijn tijdens de Raad onder de diversen punten enkele interventies gepleegd door de ministers. Met name bij het onderwerp vloeistoffenverbod in vliegtuigen vroegen verschillende delegaties, waaronder Nederland, het woord.

Een uitgebreid verslag van de Transportraad vindt u in de bijlage van de brief.

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

VERSLAG TRANSPORTRAAD 9 OKTOBER 2009

Mededeling inzake een duurzame toekomst van vervoer

– Debat

De mededeling heeft tot doel een discussie op te starten over de hoofdlijnen van een nieuw Witboek Vervoer, dat naar verwachting eind 2010 zal verschijnen. Het debat werd gevoerd aan de hand van drie vragen:

(1) uitdagingen van de komende jaren op transportgebied, (2) de prioriteiten voor het toekomstig vervoersbeleid, en (3) welke concrete beleidsmaatregelen daarbij nodig zijn.

Ik heb aangegeven de Commissie mededeling te verwelkomen als een eerste stap richting een nieuw Witboek Vervoer. Ik heb daarbij enkele elementen benoemd die van belang zijn in het Europese transportbeleid voor de komende jaren. Ten eerste de doeltreffendheid van Europese regels. Ook de komende jaren zal Europese regelgeving een belangrijke rol blijven spelen. Nieuwe bindende voorschriften zouden volgens Nederland echter alleen ingezet moeten worden als het beoogde doel niet met andere, minder ingrijpende instrumenten kan worden bereikt. Wanneer regelgeving noodzakelijk blijkt, dan dient de keuze hiervoor goed onderbouwd te zijn, zo min mogelijk administratieve lasten met zich mee te brengen en op een evenwichtige manier geïmplementeerd te worden in de verschillende lidstaten. Het tweede element dat ik heb onderstreept is de ambitie een slagvaardig beleid te ontwikkelen dat bijdraagt aan de ontwikkeling van een geïntegreerd mobiliteitssysteem in Europa dat efficiënt en duurzaam is. Een systeem dat meer dan nu de juiste prikkels bevat om de gebruikers in staat te stellen tot de beste vervoerskeuze te komen. De vervuiler betaalt, is hierbij het uitgangspunt. Ik heb vervolgens aangegeven dat vanuit dit perspectief economie en milieu het meest gebaat zijn bij een optimaal samenspel van modaliteiten (co-modaliteit). Aan elke vervoerswijze moet ruimte worden gegeven om zich duurzaam te ontwikkelen en te moderniseren. Technologische innovatie is daarbij hard nodig, met name om doelstellingen te kunnen realiseren op het gebied van CO₂ reductie, beperking van geluidsoverlast en verbetering van de luchtkwaliteit. Nederland zal daarom blijven aandringen op aanscherping van het Europese bronbeleid.

Tot slot, als het gaat om concrete beleidsmaatregelen voor de komende 10 jaar, hecht ik aan verdere multimodale corridorontwikkeling in Europa, naar voorbeeld van de huidige aanpak van het goederenvervoer over het spoor. Het gaat daarbij niet alleen om de aanleg of verbetering van de infrastructuur, maar juist om ook de toepassing van innovatieve vervoersconcepten, zowel in het personen- als in het goederenvervoer.

Veel van de elementen van de Nederlandse interventie werden ook door andere lidstaten aangestipt. Het belang van slimme regelgeving, ruimte voor innovatie, het internaliseren van externe kosten van transport, de ontwikkeling van trans-Europese vervoersnetwerken en aandacht voor de huidige economische situatie werden door de meeste delegaties genoemd.

Het Zweeds Voorzitterschap gaf tot slot aan over het onderwerp in de Transportraad van 17 december 2009 Raadsconclusies aan te willen nemen.

Aanvullend onderhandelingsmandaat inzake de totstandkoming van een vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan

– Aanname

Het aanvullende onderhandelingsmandaat op het gebied van wegvervoer betreft het laatste onderdeel in een totaal onderhandelingsmandaat voor de Commissie om te komen tot een vervoersgemeenschap met de Westelijke Balkan. Het aantal vervoersvergunningen waarmee vervoerders uit de landen van de Westelijke Balkan zich in de toekomst op de Europese markt kunnen begeven is onder druk van verschillende lidstaten beperkt gebleven. De meeste lidstaten konden zich vinden in de voorliggende compromistekst, enkelen onthielden zich alsnog van stemming. Verschillende lidstaten legden een verklaring af over de status van Kosovo.

Voorstel voor een verordening inzake de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen

– Politiek akkoord

De Transportraad bereikt op basis van de voorliggende compromistekst een politiek akkoord over het voorstel. Op twee punten van het voorstel is in de Raad nog discussie gevoerd. Ten eerste over het toepassingsbereik van de ontwerpverordening. Het Voorzitterschap kwam daarom met een nieuw tekstvoorstel op dit punt dat steun kreeg van de lidstaten. Met het afgesproken toepassingsbereik is een balans gevonden tussen de bescherming van passagiersrechten enerzijds en de belangen van de maritieme sector anderzijds. Het tweede punt waarover in de Raad discussie is gevoerd is het onderdeel vrijstellingen. Het Voorzitterschap legde ook op dit punt een compromistekst voor aan de Raad waarin aangegeven werd onder welke (bijzondere) omstandigheden vervoerders vrijgesteld konden worden van assistentie aan passagiers in geval van annulering of vertraging. Ook op dit punt bereikte de Raad overeenstemming.

Voorstel voor een richtlijn betreffende meldingsformaliteiten voor schepen in Europese havens

– Voortgangsrapportage

Het Zweedse Voorzitterschap introduceerde het voortgangsverslag dat door de Raad werd aangehoord. Enkele, niet aan zee gelegen, lidstaten verzochten om vrijstelling van deze richtlijn.

Luchtvaartovereenkomst EU-VS: toetreding Noorwegen en IJsland

– Aanname politiek standpunt

De Raad kon zonder discussie instemmen met de voorliggende tekst.

Onderhandelingsmandaat akkoord luchtvaartveiligheid Brazilië

– Aanname

De Raad kon zonder discussie instemmen met de voorliggende tekst.

Onderhandelingsmandaat inzake een samenwerkingsovereenkomst met de Federale luchtvaartadministratie van de Verenigde Staten

– Aanname

De Raad kon zonder discussie instemmen met de voorliggende tekst.

Diversen

Onder diversen reageerden veel lidstaten op het voornemen van de Commissie om het vloeistofverbod in vliegtuigen gefaseerd op te heffen. Ik heb aangegeven dat helaas nog steeds sprake is van een onverminderde dreiging van aanslagen in de luchtvaart, waardoor beperkende maatregelen vooralsnog noodzakelijk blijven. Nederland steunt daarom verlening van de huidige vloeistoffenmaatregel, tot er geschikte apparatuur is die het op redelijke wijze screenen van vloeistoffen mogelijk maakt. Het is goed dat de Commissie deze kwestie nu reeds aan de orde stelt en daarbij ook let op de klantvriendelijkheid. Nederland heeft echter grote vraagtekens bij de voorgestelde (gefaseerde) aanpak, met name de hoge kosten die de uitvoering hiervan met zich meebrengt. Daarnaast heb ik het belang benadrukt van een internationale benadering van de problematiek. Ook veel andere lidstaten gaven aan de huidige maatregelen te willen verlengen tot geschikte screening apparatuur beschikbaar is.

De Commissie informeerde de Raad ook over de stand van zaken van de Europese satellietnavigatiesystemen EGNOS en Galileo. De Commissie benoemde een aantal belangrijke mijlpalen; in «TomTom's» draait nu automatisch EGNOS mee voor betere precisie. Ook bij Galileo is voortgang geboekt, zoals de voorbereiding van de lancering van 4 satellieten in 2010/2011. Verder wordt er voor Galileo gewerkt aan de finale biedingen voor twee van de zes werkpakketten (waaronder de satellieten). De rest van de pakketten zal volgen in de eerste helft van 2010. De Commissie zal in de gunning van contracten een afweging maken die recht doet aan de balans tussen technisch niveau, kosten, tijdigheid van levering en risico's. Ik heb de Commissie bedankt voor de verstrekte informatie en aangegeven blij te zijn met de voortgang. Daarbij heb ik benadrukt dat juist in deze tijd van economische crisis en financiële schaarste er alles aan moet worden gedaan om kostenoverschrijdingen te voorkomen.