

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 331

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juli 2011

Hierbij doe ik u toekomen, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, het verslag van de Transportraad van 16 juni 2011. De volgende (formele) Transportraad zal plaatsvinden op 6 oktober. Een informele Transportraad zal plaatsvinden op 5 en 6 september.

De Raad bereikte een algemene oriëntatie op het voorstel tot **herziening van het eerste spoorpakket**. Ik ben verheugd dat het gelukt is om tot overeenstemming te komen. Het voorstel zal bijdragen aan een beter functionerende interne spoormarkt. Een korte discussie vond plaats over de berekeningsmethode van de gebruiksvergoeding. Het compromisvoorstel van het Voorzitterschap, een ingroeiperiode van maximaal vijf jaar voor de betreffende uitvoeringsbepaling, waarbij de Commissie een belangrijke monitorrol speelt, kreeg vervolgens brede steun.

Ik heb tijdens mijn interventie op het belang gewezen van de nadere regels voor toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen. Mijn teleurstelling heb ik uitgesproken over het gebrek aan ambitie voor wat betreft de aanpak van geluidshinder. Ik heb aangegeven dat ik mij graag wil inzetten voor gecoördineerde geluidsbeperkende maatregelen met de ons omringende landen.

De Raadsconclusies «**naar een geïntegreerde en concurrerende binnenvaart in de EU**» zijn zonder veel discussie aangenomen. Ik heb in dit verband gewezen op het belang van voldoende financiering voor de voortzetting van het NAIADES programma.

De Raad nam een besluit aan waarmee de EU kan toetreden tot de **Conventie over Internationaal Spoorvervoer (COTIF)**. De Commissie merkte op dat dit besluit een belangrijke stap is die tot meer convergentie zal leiden op het gebied van toekomstige regelgeving, vooral rondom technische en veiligheids-eisen, in het internationaal spoorvervoer.

De Raad bereikte zonder veel discussie een algemene oriëntatie op het voorstel tot wijziging van de verordening tot oprichting van het **Europees agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA)**. Het huidige voorstel geeft een heldere beschrijving van de taken en verantwoordelijkheden en doet geen afbreuk aan bestaande bevoegdheden van andere (binnen-vaart)organisaties.

Een beleidsdebat heeft plaatsgevonden over het **Witboek Vervoer**. De Commissie beschrijft in het Witboek haar visie op de toekomst van vervoer in Europa en de belangrijkste uitdagingen die er op dit terrein te verwachten zijn. Daarbij heeft de Commissie aangegeven welke initiatieven zij in de periode tot aan 2020 wil nemen, passend binnen een toekomstperspectief dat zich richt op het jaar 2050.

Alle lidstaten verwelkomden het Witboek als een goede aanzet voor de discussie over de toekomst van het Europese vervoer op de lange termijn. Een meerderheid van de lidstaten noemde het streefdoel van 60%-CO₂ reductie, evenals Nederland, wel ambitieus en heeft aangegeven daar niet zomaar bindende afspraken over te willen maken. Het wordt als een grote uitdaging gezien om dit doel te bereiken, samen met een verbetering van de mondiale concurrentiepositie van de EU. Zeker voor lucht- en zeevaart bestaat een breed gedragen voorkeur voor mondiale klimaatafspraken.

In mijn interventie heb ik positief gesproken over de aangekondigde verwezenlijking van de interne vervoersruimte, de modernisering van infrastructuur en het Europees bronbeleid op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit. Specifiek op het punt van vrije cabotage heb ik gewezen op mogelijke nadelige sociale gevolgen. Ook bij marktopening in het binnenlands personenvervoer per spoor heb ik een voorwaarde genoemd, namelijk dat er voldoende ruimte moet blijven bestaan voor het maken van nationale keuzes ten aanzien van de aanbesteding. Bovendien heb ik gemarkeerd dat vanuit Nederlands perspectief verdergaande marktwerking pas mogelijk zal zijn als er voldoende duidelijkheid bestaat over de gevolgen voor het personeel en de slagvaardigheid van de spoorsector als geheel.

Verder heb ik aangegeven een kwantitatieve doelstelling voor modal shift niet te kunnen steunen, omdat deze een marktconforme aanpak om het vervoer milieuvriendelijker te maken in de weg kan staan. Diverse lidstaten uitten eveneens hun zorgen op dit punt.

Tot slot heb ik aangegeven alle voorstellen die zullen voortkomen uit dit Witboek te zullen toetsen op subsidiariteit, kosteneffectiviteit en administratieve lasten. Verrassend was dat een heel aantal collega's, anders dan Nederland, een lans brak voor meer Europese aandacht voor stedelijke mobiliteit. Vrijwel unaniem waren zij evenwel in hun bedenkingen tegen technologiekeuzes en tegen een Europese vlag voor de scheepvaart.

Op het gebied van luchtvaart ging de Raad zonder verdere discussie akkoord met het mandaat voor de Commissie om te onderhandelen met **Moldavië** over een **luchtvaartovereenkomst**. Ook werd het besluit tot tekening van een **luchtvaartovereenkomst met Brazilië** goedgekeurd. De lidstaten en Brazilië zullen het akkoord ondertekenen tijdens de EU-Brazilië top in oktober 2011.

Onder het agendapunt «diversen» gaf de Commissie een terugkoppeling van een stakeholder bijeenkomst over **schone lucht op zee**. Tijdens deze stakeholder bijeenkomst heeft de Commissie een aantal studies gepresenteerd over onder meer de gevolgen van de nieuwe zwavelnorm die per 2015, conform internationale regelgeving, gaat gelden voor

zeeschepen op de Noordzee en Oostzee (brandstof met 0,1% zwavel). De resultaten van de verschillende studies lopen uiteen. Samen met een aantal andere lidstaten heb ik bij de Commissie aangedrongen op duidelijkheid over de gevolgen van de nieuwe zwavelnorm voor de maritieme sector en gewezen op het belang van een gelijk speelveld. Daarnaast heb ik de Commissie opgeroepen na te denken over een concreet actieprogramma met maatregelen waarbij nieuwe technologieën als scrubbers en LNG worden gestimuleerd.

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