

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 362

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 maart 2012

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 15 maart 2012 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu de geannoteerde agenda van de Transportraad op 22 maart 2012.

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

GEANNOTEEERDE AGENDA EU TRANSPORTRAAD 22 MAART 2012

Hieronder vindt u een samenvatting van de onderwerpen van de EU Transportraad van 22 maart 2012.

Het Deense Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op de herziening van de verordening inzake de **digitale tachograaf**. In december 2011 bereikte de Raad reeds een partieel akkoord op dit dossier. Een bijkomend voorstel van de Europese Commissie inzake wijziging van de richtlijn rijbewijzen kon op dat moment nog niet worden meegenomen in de besluitvorming. Wijziging van de richtlijn rijbewijzen zou nodig zijn om de integratie van de bestuurderskaart en het rijbewijs mogelijk te maken. Het huidige Voorzitterschap heeft echter besloten af te zien van dit idee, nu in de verdere onderhandelingen gebleken is dat het bijkomende voorstel van de Commissie niet kan rekenen op een meerderheid in de Raad. Het gevolg van deze beslissing is dat ook het hieraan gerelateerde artikel in de verordening inzake de digitale tachograaf wordt geschrapt. Nederland kan hiermee instemmen.

Het Deense Voorzitterschap heeft verder de ambitie om een algemene oriëntatie te bereiken op het voorstel inzake de herziening van het **trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T)**. Nederland is groot voorstander van een betere stroomlijning en meer focus in de aanwending van beschikbare EU-middelen bij de ontwikkeling van een geïntegreerd TEN-T. Nederland steunt ook de voorgestelde corridorraanpak bij de uitvoering, omdat hiermee naar verwachting meer voortgang, samenhang en transparantie kan worden bereikt dan nu. De compromistekst van het Voorzitterschap houdt vast aan een resultaatsverplichting met betrekking tot de voorgestelde technische eisen waaraan het zogeheten kernnetwerk in 2030 moet voldoen. Voor het uitgebreide netwerk wordt echter gekozen voor een inspanningsverplichting om uiterlijk in 2050 een bepaalde minimumkwaliteit te garanderen. De compromistekst houdt expliciet rekening met de financiële beperkingen en prioriteiten van de lidstaten. Zo kan de Commissie lidstaten niet verplichten tot het doen van onrendabele investeringen. Nederland kan zich op hoofdlijnen in de compromistekst van het voorzitterschap vinden.

Op het gebied van luchtvaart streeft het Voorzitterschap naar een algemene oriëntatie op het voorstel voor een verordening inzake **grondafhandelingsdiensten op Europese luchthavens**. Dit voorstel vervangt de huidige richtlijn. Nederland kan zich op hoofdlijnen vinden in dit voorstel, maar is kritisch over het voornemen om grondafhandelingsdiensten aan een vergunningplicht te onderwerpen. Deze vergunningplicht zorgt voor extra administratieve lasten en kosten, terwijl de voordelen nog onvoldoende duidelijk zijn. Nederland wenst daarom dat eerst nader wordt onderzocht welke alternatieven er mogelijk zijn voor de vergunningplicht in de voorgestelde vorm. Een aantal lidstaten heeft reeds aangegeven een algemene oriëntatie in dit stadium onhaalbaar te vinden. De verwachting is daarom dat over dit onderwerp eerst een beleidsdebat zal plaatsvinden.

Ten slotte zal de Commissie onder het agendapunt «diversen» de Raad informeren over de laatste stand van zaken bij de invoering van het Europese emissiehandelssysteem voor de luchtvaart (**ETS luchtvaart**). Dit onderwerp komt tevens aan de orde in de Milieuraad van 9 maart 2012.

Herziening verordening digitale tachograaf*– Algemene oriëntatie*

De Raad heeft op 12 december 2011 reeds een partieel akkoord bereikt over herziening van de huidige verordening inzake de digitale tachograaf. Het Deense Voorzitterschap streeft nu naar vaststellen een algemene oriëntatie op dit dossier. Een bijkomend voorstel van de Europese Commissie inzake wijziging van de richtlijn rijbewijzen kon in december nog niet worden meegenomen in de besluitvorming. Wijziging van de richtlijn rijbewijzen zou nodig zijn om de integratie van de bestuurderskaart en het rijbewijs mogelijk te maken. Het huidige Voorzitterschap heeft echter besloten af te zien van dit idee, nu in de verdere onderhandelingen gebleken is dat het bijkomende voorstel van de Commissie niet kan rekenen op een meerderheid in de Raad. Het gevolg van deze beslissing is dat ook het hieraan gerelateerde artikel in de verordening inzake de digitale tachograaf wordt geschrapt. Nederland steunt deze benadering.

Stand van zaken

Het Deense Voorzitterschap kiest voor een pragmatische aanpak, nu blijkt dat een meerderheid van lidstaten geen voorstander is van het voorstel van de Europese Commissie om de bestuurderskaart en het rijbewijs te integreren. Door het bijkomende voorstel van de Europese Commissie naast zich neer te leggen en de tekst van de verordening inzake de digitale tachograaf hier op aan te passen ligt een akkoord binnen de Raad binnen handbereik.

Inzet Nederland

Nederland kan instemmen met de algemene oriëntatie.

Intermodale vraagstukken**Verordening inzake de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)***– Algemene oriëntatie*

Het voorstel heeft tot doel de ontwikkeling van een geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) te bevorderen dat zich uitstrekt over alle vervoersmodaliteiten. Hierbij is gekozen voor een aanpak in twee lagen: een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk. Het uitgebreide netwerk bestaat uit alle bestaande en geplande infrastructuur die voldoet aan gestelde criteria. Het kernnetwerk bestaat uit de strategisch belangrijkste onderdelen van het uitgebreide netwerk. Als ruggengraat van het multimodale vervoersnetwerk concentreert het kernnetwerk zich op de onderdelen met de hoogste Europese toegevoegde waarde: grensoverschrijdende ontbrekende schakels, de belangrijkste knelpunten en multimodale knooppunten. Onderdeel van het TEN-T voorstel zijn de kaarten van het uitgebreide en kernnetwerk. De belangrijkste corridors zijn opgenomen in de hiermee samenhangende verordening voor de nadere invulling van de zogeheten *Connecting Europe Facility* (CEF), waarin de financiële spelregels voor de ontwikkeling van het TEN-T worden vastgesteld.

De compromistekst van het Voorzitterschap houdt vast aan een resultaatsverplichting met betrekking tot de voorgestelde technische eisen waaraan het zogeheten kernnetwerk in 2030 moet voldoen. Voor het uitgebreide netwerk wordt echter gekozen voor een inspanningsverplichting om uiterlijk in 2050 een bepaalde minimumkwaliteit te garanderen. De compromistekst houdt expliciet rekening met de financiële beperkingen en prioriteiten van de lidstaten. Zo kan de Commissie lidstaten niet verplichten tot het doen van onrendabele investeringen.

Voor de gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk wordt een corridorbenadering bepleit. Er zijn in totaal tien corridors gedefinieerd. Dit zijn trans-Europese routes door minimaal drie lidstaten en met minimaal drie modaliteiten, idealiter van zeehaven naar zeehaven. De corridors zijn de platforms voor samenhangend beheer van capaciteit, voor investeringen in aanleg en de toepassing van interoperabele beheersystemen.

Stand van zaken

Het voorzitterschap heeft de ambitie om een algemene oriëntatie te bereiken. Een aantal lidstaten betwijfelt of dit in dit stadium al haalbaar is, met name omdat zij de eisen aan het kernnetwerk nog te streng vinden en de voorgestelde samenwerking in corridors als te omslachtig of te beperkend ervaren.

Inzet Nederland

Nederland is een sterk voorstander van een betere stroomlijning en meer focus in de aanwending van EU-middelen bij de realisatie van infrastructuur. De nadruk moet daarom liggen op projecten met daadwerkelijke Europese meerwaarde, gelegen tussen de economische en bevolkingscentra van de Europese Unie (het kernnetwerk), met bijzondere aandacht voor knelpunten, aansluitingen en toegangspunten tot het netwerk (zee- en luchthavens). Op deze wijze kunnen EU gelden zo effectief mogelijk worden aangewend. Nederland steunt de voorgestelde corridoraanpak in de uitvoering, omdat hiermee naar verwachting meer voortgang, samenhang en transparantie kan worden bereikt dan nu. Belangrijk is daarbij dat deze Europese aanpak niet conflicteert met de eigen planningssystematiek van lidstaten. Nederland kan zich – behoudens enkele aanpassingen – goed vinden in de voorstellen van de Europese Commissie voor het Nederlandse deel van het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk zoals weergegeven op de kaarten.

Luchtvaart

Verordening inzake grondafhandelingsdiensten

– Algemene oriëntatie / beleidsdebat

Het voorstel van de Europese Commissie beoogt de kwaliteit en de efficiëntie van grondafhandelingsdiensten op Europese luchthavens te verbeteren, meer concurrentie op dit vlak te bevorderen en de kans op vertragingen te beperken.

Het voorstel vervangt de huidige richtlijn inzake grondafhandelingsdiensten.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige richtlijn zijn:

- elke luchtvaartmaatschappij kan kiezen voor zelfafhandeling en het minimum aantal afhandelaren voor derde partijen op grote luchthavens wordt verhoogd van 2 naar 3;
- een systeem van goedkeuringen voor afhandelaren wordt verplicht, met daarbij wederzijdse erkenning van nationale goedkeuringen op basis van geharmoniseerde eisen;
- verbeteringen in de aanbestedingsprocedure (in het geval van beperkte toegang) en verduidelijking van regels voor onderaanbesteding;
- luchthavens worden verantwoordelijk voor de coördinatie van grondafhandelingsdiensten;
- het stellen van minimum kwaliteitseisen door luchthavens of overheidsinstanties, op basis van specificaties van de Europese Commissie, wordt verplicht gesteld;
- invoering van een rapportageplicht voor afhandelaren aan de Europese Commissie;
- invoering van minimumopleidingseisen voor afhandelaren;
- optie voor lidstaten om een verplichting in te voeren tot overname van personeel (onder dezelfde arbeidsvoorwaarden) bij een nieuwe aanbesteding.

Dit voorstel maakt onderdeel uit van een breder pakket maatregelen waarmee de Commissie de capaciteit en kwaliteit van luchthavens in de Europese Unie wil verbeteren om groei, aansluitbaarheid en duurzame mobiliteit te bevorderen.

Stand van zaken

Het Deense Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie. Een aantal lidstaten heeft echter aangegeven een algemene oriëntatie op dit moment onhaalbaar te vinden. De verwachting is daarom dat over dit onderwerp een beleidsdebat zal plaatsvinden.

Inzet Nederland

Nederland kan zich op hoofdlijnen vinden in het voorstel van de Europese Commissie, maar is kritisch over het voornemen om grondafhandelingsdiensten aan een vergunningplicht te onderwerpen. Deze vergunningplicht zorgt in de voorgestelde vorm voor extra administratieve lasten en kosten, terwijl de voordelen nog onvoldoende duidelijk zijn. Nederland wenst daarom dat eerst nader wordt onderzocht welke alternatieven er mogelijk zijn voor de vergunningplicht in de voorgestelde vorm.