

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 371

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2012

Hierbij stuur ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, ten behoeve van het Algemeen Overleg op 31 mei 2012 met de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu:

- De geannoteerde agenda van de Transportraad op 7 juni 2012
- Een overzicht van de stand van zaken van EU-dossiers op het terrein van infrastructuur en milieu¹.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

GEANNOTEEERDE AGENDA VAN DE EU TRANSPORTRAAD OP 7 JUNI 2012

Hieronder treft u een samenvatting van de onderwerpen van de EU Transportraad van 7 juni 2012.

Het Deense Voorzitterschap streeft naar een algemene oriëntatie op het voorstel voor een **verordening inzake geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op Europese luchthavens**. Met dit tweede onderdeel van het luchthavenpakket dat in de Raad voorligt, wil de Europese Commissie de methodiek voor het afwegen van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen bij luchthavens dwingend voorschrijven en verder verduidelijken. Ik ben van mening dat dit voorstel bijdraagt aan het bevorderen van een gelijk speelveld in Europa. Het hanteren van eenduidige regels vermindert de mogelijkheden voor lidstaten om de internationale afspraken die in ICAO-verband zijn gemaakt over de aanpak van geluid op en rond luchthavens («*Balanced Approach*») in het voordeel van nationale luchtvaartmaatschappijen uit te leggen. Hetzelfde geldt voor de berekeningsmethodiek voor geluidseffecten. Tegelijkertijd laat de verordening voldoende ruimte om rekening te houden met specifieke omstandigheden per luchthaven. De voorgestelde regels staan de huidige aanpak in Nederland dan ook niet in de weg.

Tevens streeft het Voorzitterschap naar besluitvorming over de *Connecting Europe Faciliteit (CEF)*. Deze verordening regelt de financiële aspecten die betrekking hebben op de uitvoering van het EU-beleid inzake de trans-Europese netwerken (TENs) voor de periode na 2013. De faciliteit dient bij te dragen aan de voorbereiding en verwezenlijking van moderne en hoogwaardige energie-, vervoers- en ICT-netwerken. Ik steun de beoogde stroomlijning van de financiële spelregels middels vaststelling van de CEF en het steviger accent dat hiermee in de Europese begroting wordt gelegd op infrastructuur. Ook ben ik groot voorstander van de voorgestelde corridoraanpak in de uitvoering.

Het Voorzitterschap zet vervolgens in op het bereiken van een partiële algemene oriëntatie op het voorstel voor een **verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen**. Ik hecht groot belang aan een goede inrichting van de exploitatiefase van de satellietnavigatieprogramma's EGNOS en Galileo. Van belang is dat er een robuust bestuurlijk model wordt vastgesteld, waarin een duidelijke taakverdeling is opgenomen tussen de Europese Commissie, het GNSS agentschap (GSA) en de Europese ruimtevaartorganisatie ESA. Een belangrijk discussiepunt bij de onderhandelingen in de Raad over het voorstel van de Commissie was de betrokkenheid van de lidstaten. In de voorliggende tekst krijgen de lidstaten meer invloed op besluiten over kritische onderdelen van beide programma's, in het bijzonder de veiligheidsaspecten.

Op het gebied van maritiem vervoer ligt een voortgangsrapportage voor over de voorstellen van de Europese Commissie tot wijziging van de **richtlijn havenstaatcontrole** en een nieuwe **richtlijn inzake de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat** met betrekking tot de handhaving van de richtlijn inzake maritieme arbeid. Beide voorstellen hebben tot doel om een aantal bepalingen uit het Internationaal Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) om te zetten in Europese regelgeving. Nederland heeft als belangrijke haven- en vlaggenstaat groot belang bij een zorgvuldige, uniforme en efficiënte handhaving van het MAV en kan op hoofdlijnen met beide voorstellen instemmen.

Er zal een beleidsdebat worden gevoerd over het **Blue Belt Pilot Project**. De Commissie zal verslag uitbrengen over de geboekte resultaten. Het project heeft tot doel om de administratieve lasten in het intra-Europese zeevervoer tot een minimum te beperken.

Tot slot zal de Commissie onder het agendapunt «diversen» de Raad informeren over de laatste stand van zaken in het dossier **ETS luchtvaart**. Dit onderwerp zal naar verwachting ook aan de orde komen in de Milieuraad van 11 juni 2012.

Luchtvaart

Verordening inzake geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op Europese luchthavens

– *Algemene oriëntatie*

Het voorstel legt een verplichting op aan de lidstaten om de ICAO *Balanced Approach* te hanteren bij het toepassen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op civiele luchthavens in de Europese Unie. Bij deze afweging dient voor de berekening van de geluidseffecten gebruik te worden gemaakt van de berekeningsmethodiek die is ontwikkeld in de ECAC («ECAC Doc 29»).

Ten opzichte van de met de verordening in te trekken richtlijn verandert het volgende:

- De toepassing van de *Balanced Approach* wordt nader gespecificeerd:
 - een optimale en kosteneffectieve combinatie van vermindering geluidsproductie bij de bron (stillere vliegtuigen);
 - vermindering hinder door een meer efficiënte ruimtelijke inrichting;
 - hinderbeperkende procedures (alternatief baangebruik en andere routes);
 - geluidsbeperkende restricties (nachtsluiting, uitfasering lawaaiige vliegtuigen).
- Bij het afwegen van maatregelen is toepassing van de voorschriften voor de berekening van geluid volgens ECAC Doc 29 met de verordening dwingend voorgeschreven.
- De grenswaarde om *marginally compliant aircraft* volgens ICAO Hoofdstuk 3 te weren wordt aangescherpt, omdat de vroegere grenswaarde vanwege de uitfasering van de meest lawaaiige toestellen vrijwel niet meer effectief was. Het is nu zaak de volgende generatie lawaaiige toestellen uit te faseren.
- De Europese Commissie krijgt een toezichhoudende rol (art. 7). Zij kan op verzoek van een lidstaat, of op eigen initiatief, onderzoek doen naar de wijze waarop lidstaten de voorgeschreven procedures hebben toegepast. Deze bevoegdheid beperkt zich nadrukkelijk tot het toetsen van de gevolgde procedure en heeft geen betrekking op de inhoud van de geluidsbeperkende maatregelen die door lidstaten worden vastgesteld.

Met een betere toepassing van de *Balanced Approach* wordt de kans op conflicten met derde landen over het toelatingsbeleid op Europese luchthavens verkleind. Met de aanscherping van de grens voor *marginally compliant aircraft* is het bovendien mogelijk om de volgende generatie lawaaiige vliegtuigen uit te faseren en zo bij te dragen aan het verbeteren van de leefomgeving rond luchthavens.

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.

Inzet Nederland

Nederland is voorstander van het voorstel en onderschrijft de noodzaak om de ICAO *Balanced Approach* dwingend voor te schrijven en ECAC Doc 29 te hanteren bij de berekening van geluidseffecten.

Horizontale vraagstukken

Verordening tot vaststelling van de Connecting Europe Faciliteit (CEF)

– Partiële algemene oriëntatie

De *Connecting Europe* Faciliteit (CEF) heeft tot doel om de werking van de interne markt te verbeteren en bij te dragen aan de doelen van de Europa 2020 strategie door de voorbereiding en verwezenlijking van moderne en hoogwaardige energie-, vervoers- en ICT-netwerken. De CEF regelt onder meer de financiële aspecten van de realisatie van het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T) in de nieuwe financiële periode (2014–2020), met voorbeelden van concrete investeringen, voor het merendeel binnen 10 grensoverschrijdende vervoerscorridors.

De Europese Commissie reserveert 40 miljard euro voor de CEF, aangevuld met 10 miljard euro geoordeelde middelen in het Cohesiefonds voor vervoersprojecten. Van deze in totaal 50 miljard is ruim 9 miljard euro bestemd voor energie-infrastructuur, ruim 9 miljard euro voor ICT-infrastructuur, en bijna 32 miljard euro voor vervoersinfrastructuur. Met innovatieve financieringsinstrumenten, zoals het Europa 2020 projectobligatie initiatief, beoogt het voorstel een hefboomwerking voor private investeringen te creëren.

Als onderdeel van een veelomvattend groeipakket voor geïntegreerde Europese infrastructuur zijn naast de CEF verordening tegelijkertijd voorstellen verschenen die nadere inhoudelijke eisen stellen aan projecten die in aanmerking komen voor financiering vanuit de faciliteit:

- Richtsnoeren voor het Trans-Europees Vervoersnetwerk;
- Richtsnoeren voor de Trans-Europese Energie-infrastructuur;
- Richtsnoeren voor Trans-Europese Telecommunicatienetwerken.

Stand van zaken

Het Deense Voorzitterschap streeft naar een partiële algemene oriëntatie. Er wordt nu nog geen besluit genomen over het budget voor de CEF. Deze discussie maakt deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK).

Nederland staat positief tegenover een steviger accent in de Europese begroting ten aanzien van infrastructuur, omdat een goede infrastructuur de interne markt en daarmee de Europese concurrentiekracht versterkt, en staat open voor een stroomlijning van de inspanningen op dit gebied in een *Connecting Europe* Faciliteit.

Nederland hecht eraan dat de besprekingen over de CEF niet vooruitlopen op de integrale besluitvorming betreffende het MFK.

Nederland steunt de aanpak in de uitvoering met corridors, omdat hiermee meer voortgang, samenhang en transparantie kan worden bereikt dan nu. Nederland kan ook instemmen met de ligging en aanduiding van voor Nederland relevante vervoerscorridors. Deze stemmen overeen met de voor Nederland belangrijkste achterlandverbindingen: zuidwaarts naar Frankrijk, zuidoostwaarts naar Duitsland en Italië en oostwaarts naar Duitsland en Polen.

Verordening inzake de implementatie en exploitatie van de Europese satellietnavigatiesystemen

– Partiële algemene oriëntatie

De Commissie legt met het voorstel een basis voor het resterende deel van de bouw en de inrichting van de eerste jaren van de exploitatie van de Europese satellietnavigatie programma's EGNOS en Galileo. Ook wordt een aangepaste beheerstructuur voorgesteld.

De Commissie stelt voor de periode 2014–2020 een maximum bedrag voor van ruim € 7,8 miljard, om de bouw van Galileo te kunnen voltooien en om de jaarlijkse operationele kosten af te dekken. De Commissie stelt voor om dit bedrag als plafond vast te leggen in een aparte bepaling in de nieuwe meerjarenbegroting van de EU (MFK).

De verordening bevat een bestuurlijk model met bijbehorende taakverdeling voor de Commissie, het GNSS Agentschap (GSA) en ESA voor de exploitatie van EGNOS en Galileo. De Commissie wijst hiervoor de GSA aan. De GSA is momenteel verantwoordelijk voor veiligheidaccreditatie en marketing/PR van de systemen. Met dit voorstel krijgt het agentschap de volgende extra taken:

- initiëren en monitoren van veiligheidsprocedures en uitvoeren van audits op dit gebied;
- garanderen van de operatie van het Galileo veiligheidscentrum (GSMC);
- functioneren als PRS autoriteit;
- leveren van technische expertise aan de Commissie;
- andere operationele taken die de Commissie met het agentschap overeenkomt, zoals infrastructuur management, onderhoud, certificering, standaardisatie procedures en het promoten van applicaties en diensten in de markt.

Hierbij gaat de Commissie uit van een geïntegreerd model, waarin de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en de exploitatie van de systemen wordt neergelegd bij de GSA. De taken van de Commissie worden beperkt tot algemene aansturing, bewaking van de voortgang en budgetverantwoordelijkheid.

Stand van zaken

Het streven is om een partiële algemene oriëntatie te bereiken. Er wordt nu nog geen besluit genomen over het budget. Deze discussie maakt deel uit van de onderhandelingen over de nieuwe meerjarenbegroting van de EU, het Meerjarig Financieel Kader 2014–2020 (MFK).

Inzet Nederland

Nederland staat positief tegenover het voorstel. Nederland is het op hoofdlijnen eens met de verdeling van werkzaamheden en bevoegdheden tussen de Commissie, ESA en de GSA.

Nederland wenst helderheid over:

- de verantwoordelijkheidsverdeling;
- de opbouw van de kosten en mogelijke kostenbesparingen;
- de invloed van de lidstaten op veiligheidskwesaties.

Nederland hecht er verder aan dat de besprekingen over dit voorstel van de Europese Commissie niet vooruitlopen op de integrale besluitvorming betreffende het MFK.

Maritieme Zaken

Wijziging richtlijn havenstaatcontrole **en** richtlijn verantwoordelijkheden vlaggenstaat **met betrekking tot de handhaving van de richtlijn inzake maritieme arbeid.**

– Voortgangsrapportage

Deze voorstellen hebben tot doel om een aantal bepalingen uit het Internationaal Maritiem Arbeidsverdrag (MAV) om te zetten in Europese regelgeving. Het voorstel tot wijziging van de richtlijn inzake havenstaatcontrole betreft het toevoegen van het maritieme arbeidscertificaat en de verklaring betreffende naleving van maritieme arbeidsregels aan de lijst met te inspecteren documenten aan boord. Ook worden de inspecties uitgebreid met de toepasselijke elementen uit het MAV en wordt de in het MAV opgenomen klachtenprocedure geïmplementeerd.

Het voorstel voor een richtlijn betreffende de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat bij handhaving en naleving van de richtlijn maritieme arbeid is tot stand gekomen op basis van een dialoog tussen de Europese sociale partners.

Stand van zaken

Gezien het feit dat de behandeling van beide voorstellen pas recentelijk is opgestart zal aan de Raad een eerste voortgangsrapportage worden voorgelegd.

Inzet Nederland

De doelstellingen van het MAV worden door Nederland onderschreven. Nederland heeft zelf het MAV verdrag in december 2011 geratificeerd. Het verdrag is niet alleen van belang voor de leef- en werkomstandigheden van alle zeevarenden, mondiaal, maar ook voor het internationale level playing field. Nederland staat daarom een spoedige bekrachtiging en inwerkingtreding van het MAV en een effectieve en uniforme vlaggen- en havenstaatcontrole van het MAV in de EU-havens voor. Op grond van het MAV mag geen onderscheid gemaakt worden tussen zeeschepen,

ongeacht de nationaliteit van de bemanning en MAV regels gelden in EU havens ook voor schepen van vlaggenstaten die het MAV 2006 verdrag (nog) niet hebben geratificeerd. Uniformiteit, binnen de EU en mondiaal, is goed voor het level playing field.

Blue Belt Pilot Project

– Beleidsdebat

In het Blue Belt Pilot Project, dat in mei 2011 van start ging, volgde het Europese Agentschap voor de Maritieme Veiligheid (EMSA) gedurende 6 maanden aangemelde schepen in hun goederenvervoerbewegingen in de intra EU-wateren, waardoor de administratieve lasten voor het zeevervoer binnen Europa, met name op het gebied van douanecontroles, tot een minimum zouden moeten worden beperkt.

Binnen dit proefproject werkte de Europese Commissie nauw samen met EU lidstaten en stakeholders uit de maritieme sector. Deze proef is een eerste stap om te komen tot een Europese Maritieme Ruimte zonder grenzen.

Stand van zaken

Naar aanleiding van dit proefproject heeft EMSA een evaluatierapport uitgebracht. In de Raad zal een debat worden gevoerd op basis van een aantal vragen die door het Voorzitterschap worden opgesteld.

Inzet Nederland

Nederland steunt dit proefproject, omdat het kan bijdragen aan het tot een minimum beperken van de administratieve lasten voor het intra-EU zeevervoer.